



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

Impact du Transport et de la Logistique sur la Concurrence Commerciale de Mali

Août 2004

Cette publication était produit pour revue par l'Agence pour Développement Internationale des Etats Unis en tant qu'élément du projet Secteur de Service d'Avancement du Commerce (SSAT). C'était préparé par CARANA Corporation.

Impact du Transport et de la Logistique sur la Concurrence Commerciale de Mali

Août 2004

Préparé par

CARANA Corporation
Fournissant les Solutions Globales

Contract No. PCE-I-07-97-00014

Table des Matières

Table des Matières	i
_Toc84649051	
Sommaire executif.....	3
A. Vue D'Ensemble	3
B. Logistique malienne commerciale et couts de Transport.	4
Section 1: Role du Transport et de la Logistique en Commerce International et en Concurrence Nationale	14
A. Pourquoi Transport et Logistique.....	14
B. Pourquoi Mali?.....	14
C. Role du Transport et de la logistique a mali	16
Section 2: carte de transport et de logistique de mali	23
A. Participants au commerce international.....	23
B. Milieu d'operations	37
Section 3: Frais de Logistique et Transport Commerciaux	45
C. Methodologie	45
D. Détermination de frais	50
Section 4: problemes et objectifs de pratique	64
A. Problèmes susceptibles d'action	64
E. Services de soutien commercial & objectifs de pratique.....	72
Annex 1: Acronyms.....	79
Annexe 2: Couts de marchandises et routes séLECTIONnées.....	81
Annexe 3: Statuts Internationaux et Régionaux de Commerce et Transport en Transit...82	
Annex 4: Échantillons de questionnaires:	89

PREFACE

Ce rapport préliminaire fait partie d'un effort de recherche fait d'après le projet Secteur de Service d'Avancement du Commerce (SSAT) sous contrat pour l'Agence de Développement Internationale des Etats Unis (USAID) à Washington D.C. (No. du Contrat PCE-I-07-97-0004).

Le Projet SSAT a pour but d'encourager et de soutenir le rehaussement des secteurs de commerce et de services afin d'avancer le développement économique et la concurrence nationale. Spécifiquement, le projet fournit du soutien technique afin de promouvoir la compréhension de contraintes et de concurrence des secteurs de service, tels que le transport, afin de développer et de disséminer les meilleures pratiques de libéralisation et de rehausser l'efficacité systématique. On peut trouver des renseignements supplémentaires à www.tesproject.com.

L'étude du cas de Mali est la troisième de trois études de cas à être faites d'après ce projet. La première étude fut faite au Nicaragua, vers la fin de 2003. L'étude d'Indonésie fut achevée en 2004. L'étude de Mali fut achevée vers le milieu de 2004 par Joyjit Deb Roy, Chef d'équipe, et par les Consultants de Direction de Transport et Logistique Internationaux Jason Clawson et Yves Aureille. Les services Cobra de Bamako ont fourni du soutien local à l'équipe du projet. L'équipe Cobra était formée de Ibrahim Sango, statisticien et opérateur expérimenté de transport routier et marchand international, et Mohammed Coulibaly, Consultant pour relations publiques minières.

Les auteurs de ce rapport désirent remercier Jean Harmon, Economiste et Analyste de USAID, Dennis MacCarthy, Chef d'Equipe AEG, et Harvey Schartup, Dick Cook, Abdoul Barry, Amadou Camara, Gaoussou Traore et Sheikh Drame, Louise Deslauriers, et Jean-Michel Voisard de Trade Mali. Remerciements particuliers à M. Voisard pour avoir aidé l'équipe à obtenir l'information sur les frais de transport des mangues.

SOMMAIRE EXECUTIF

A. VUE D'ENSEMBLE

L'intégration dramatique de l'économie internationale fournit des opportunités sensationnelles pour les pays en cours de développement au moyen du commerce et d'investissements internationaux. Les efforts internationaux pour réduire et retirer les barrières de tarif réglementaire et de non tarif qui font obstacle au commerce ont augmenté l'accès des pays en cours de développement aux marchés-clefs des pays industriels en augmentant le pouvoir concurrentiel de leurs marchandises. Bien que que les réductions de barrières à base réglementaire affectant le commerce aient contribué à une vigoureuse expansion de l'exportation dans de nombreux pays, des changements récents du régime de commerce international ne font qu'aplanir le champ de concurrence, et augmentent l'importance de la poussée de concurrence commerciale non basées sur des règlements dans les pays en développement, tels que l'efficacité du transport et de la logistique. De plus en plus, la globalisation favorise les pays qui ont des systèmes efficaces et peu coûteux de transport et de logistique. (c'est-à dire, davantage de circulation, des frais plus bas par unité, une profitabilité plus élevée, une augmentation de FDI, etc.) Par contre, les pays à transports inefficaces et à entraves logistiques deviennent de plus en plus insignifiants au sein de l'économie internationale.

Par suite de la complexité et de la nature fragmentée des réseaux de transport et de logistique internationaux, des demandes de nouveaux marchés et des soucis de sécurité, l'analyse des secteurs de services de soutien du commerce peut être difficile. Néanmoins, en faisant une enquête sur les questions qu'il faut et en posant les questions qui s'imposent, il est possible d'obtenir les données nécessaires pour avoir une analyse compréhensive afin de développer une image claire des questions affectant le mouvement du commerce en bon temps et à peu de frais.

Ce document fournit une analyse propre à chaque pays de l'impact du système de transport et de logistique de Mali sur la vigueur de la concurrence Malienne en exportation. L'étude est fondée sur un réseau analytique identifiant les sources d'embouteillages et de frais de transaction élevés pour le mouvement d'exportations sélectionnées de Mali. Spécifiquement, ceci comporte l'application de facteurs "identifiant les questions" quantitatives ou qualitatives visant des questions particulières discutées dans le document et qui déterminent les facteurs ayant un impact à la fois sur le temps et sur les frais tout au long des transactions commerciales. Les résultats de cette analyse aident à repérer les conditions actuelles dans le système de transports et de logistique de Mali et aident à établir les priorités de contraintes pour faciliter le développement d'initiatives concurrentielles compréhensives conçues pour rehausser la vigueur de la concurrence par le mouvement plus efficace des marchandises.

Mali a été choisi comme partie d'une étude de quatre pays afin de repérer les contraintes affectant une grande variété de modes de transport, de réseaux à modes divers, d'infrastructures, de pratiques et procédures douanières, de pratiques bancaires et financières relatives au commerce, d'intermédiaires de transport et de développement général du système de transport et de logistique d'un pays. Mali est un exemple de pays Sub-Saharien très pauvre, lourdement endetté, sans débouché maritime, comptant lourdement sur les exportations de matières

premières, ayant peu d'activité industrielle ou de d'activités à valeur ajoutée. Comme le pays essaie d'effectuer une croissance économique par expansion des exportations, le fonctionnement efficace du système de transport international de Mali sera une clef du succès. Une chaîne renforcée de transport et de logistique est absolument nécessaire pour permettre aux exportations de Mali, telles que le coton, le bétail, l'or et, de plus en plus, les mangues, de faire concurrence sur le marché international.

B. LOGISTIQUE MALIENNE COMMERCIALE ET COÛTS DE TRANSPORT.

On ne peut guère sur-estimer les désavantages de transport éprouvés par les pays sans débouché maritime en logistique et transport commerciaux. Mali a un désavantage commercial distinct dû aux frais de logistique et de transport des marchandises de son commerce. Un certain nombre de facteurs affectent le coût et l'efficacité d'exportation de marchandises Maliennes, y compris:

- Manque de Port National: Toutes les marchandises de Mali transportées par mer doivent traverser des pays avoisinants et être exportées au moyen d'un port étranger à Mali. Le port de mer utilisable le plus proche étant à à peu près 765 milles des villes de consolidation primaire, les frais de transport sont augmentés et l'efficacité souffre. L'administration portuaire étant hors d'atteinte des personnes intéressées, le système de transport et de logistique est entravé par des contraintes d'efficacité, de capacité et de facilitation du commerce dans d'autres pays.
- Système Ferroviaire Défectueux. Une seule voie ferrée relie Mali aux pistes d'expédition internationales et elle ne sert à peu près que 25% du pays. Bien que la récente concession des opérations ferroviaires soit en mesure d'améliorer la situation, la voie ferrée de Dakar a été handicapée par de sérieuses questions de régularité et de capacité, qui envoient les exportateurs vers d'autres modes de transport, même si le transport par rail est un mode plus économique.
- Infrastructure Routière Insuffisante. Bien que les routes principales de la partie Sud du pays soient goudronnées et bien entretenues, il n'y a que 3,000 km de routes principales goudronnées dans un pays dont la dimension est 2.5 celle de la France. Les routes secondaires et tertiaires sont en terre durcie et ne peuvent pas servir à de grands camions, ce qui réduit l'efficacité et augmente les frais. De plus, par suite de la restructuration en vue de privatisation de La Compagnie Malienne pour le Développement des Textiles (CMDT), la responsabilité d'entretien des routes du coton reste à déterminer et ces routes se délabrent rapidement à la suite d'une année exceptionnelle du coton.
- Capacité de Camionnage Insuffisante. Le manque de camions de qualité est un handicap grave de transport à Mali. Les camions sont généralement surchargés et mal outillés pour manier les charges qu'ils portent. Etant donné les droits élevés imposés sur l'importation de camions neufs et sur les pièces de rechange, une grande partie de l'équipement de camionnage de Mali est âgée et en mauvais état.
- Chaîne Réfrigérante Insuffisante. Bien que les services de réfrigération soient disponibles, l'approvisionnement de contenants *reefer* est limité, ainsi que la régularité de l'ensemble de la chaîne réfrigérante. Ceci entraîne de grosses pertes dans les secteurs agricoles comme des quantités considérables de produits s'avariant avant d'atteindre le

marché. De plus, l'état actuel de la chaîne réfrigérante rend difficile pour Mali la capture de valeur supplémentaire dans certains secteurs, tels que la viande.

Ces facteurs affectent directement la force concurrentielle commerciale de Mali parce que les questions de frais supplémentaires, de temps et régularité d'expédition sont un fardeau pour virtuellement toute la circulation commerciale. Les frais de transport, en tant que pourcentage de la valeur des marchandises Maliennes sur le marché, sont au nombre des plus élevés du monde.

Les données de cette étude ont été assemblées au cours d'entrevues en tête-à-tête avec plus de 50 personnes intéressées, privées et internationales. Elles comprennent des industriels et producteurs, des fournisseurs de transport et de logistique, des ministères pertinents du gouvernement, des donateurs internationaux (par exemple USAID, World Bank) et des spécialistes de développement (Commerce Mali). De plus des visites sur place ont été faites dans les régions suivantes afin d'obtenir des données provenant des producteurs et afin de visiter les facilités portuaires:

- Tema, Ghana
- Abidjan, Côte d'Ivoire
- Frontière Côte d'Ivoire
- Région Sikasso (coton, mangues)
- Marchés du bétail à Ségou, Bamako et Abidjan
- Représentation du Port de Dakar à Mali

B.1. ETUDE REPERE DE FRAIS – DÉTERMINATIONS PRINCIPALES

Ce document présente les déterminations d'une étude repère de frais qui analyse la concurrence relative des services Maliens de transport et de logistique pour des produits d'exportation sélectionnés, c'est-à-dire le coton, le bétail, les mangues, l'or et le fret de toutes sortes. (FTS). Comme on peut s'y attendre, les frais généraux de transport et de logistique pour les marchandises sélectionnées variaient selon la marchandise exportée, les pratiques du gouvernement à l'égard de la marchandise, et l'infrastructure, le mode de transport et l'itinéraire utilisé pour l'exportation.

Coton: Les frais de transport en tant que pourcentage de la valeur du coton sur le marché varie entre 13.5 pour cent et 18.9 pour cent, lorsqu'il est expédié à des destinations Asiatiques variées via certains corridors de transport Malien dans des contenants de 40 pieds. Basée sur les frais, l'exportation du coton par Dakar par voie ferrée est très économique. Le coût d'expédition total par chargement est à peu près \$1,000 de moins que dans les autres alternatives. Ce fait est attribué surtout aux moindres frais de transport par terre. Bien que le transport ferroviaire soit le plus économique, les soucis relatifs à la régularité des services des chemins de fer, à la congestion et à la capacité du port de Dakar, et autres sources potentielles de retards l'emportent sur les frais moins élevés de transport aux yeux de nombreux exportateurs. Malgré le conflit en Côte d'Ivoire, le passage par Abidjan est la plus proche alternative moins coûteuse. .

Bétail: La détermination des frais de transport pour le bétail fut difficile, puisque les bouviers ne relient pas les frais à l'espace de temps du voyage comporté par les déplacements de bétail and puisqu'il n'y a pas de methode pour calculer l'amaigrissement du bétail (et donc la perte générale de valeur de l'animal) résultant de la longue marche à pied. Néanmoins, les frais

mesurables indiquent que les frais de déplacement du bétail aux marchés régionaux (Abidjan) sont d'approximativement 20 pour cent de la valeur du bétail sur le marché. La plupart des frais sont attribués à une dette non recouvrée due au manque de mécanismes de mise en vigueur du paiement ou au manque de lettres de crédit au sein du marché du bétail.

Mangues: Le coût de transport des mangues, en tant que proportion de valeur sur le marché est le plus élevé pour les mangues, variant d'à peu près 63 pour cent des mangues expédiées par terre et par mer de la région Sikasso, et à peu près 73 pour cent pour les mangues de haute valeur expédiée par air de Bamako. Bien que les frais supplémentaires causés par les avaries et la longueur supplémentaire du transport de terre et de mer (qui ne sont pas inclus dans les frais de transport de cette étude) réduisent les différences proportionnelles de coût avec les mangues expédiées par air, le mode de transport par terre et par mer restera probablement la voie la plus économique pour la plupart des exportateurs, par suite du fait que 1) l'expédition par air n'est économiquement viable que pour les fruits de la plus haute valeur; 2) le déplacement des mangues de la région Siskasso à Bamako ajoutera des frais; et 3) le transport par terre et par mer permet des volumes d'exportation beaucoup plus élevés dans l'absence de la plus grande capacité du fret aérien.

Or: Comme on peut s'y attendre dans le cas d'une marchandise de si haute valeur, le coût de transport de l'or en tant que pourcentage de sa valeur sur le marché est négligeable, moins de un pour cent.

FTS: Une comparaison d'un échantillon d'expéditions à des destinations variées en Asie, Amérique du Sud et en Asie du Sud montre que les frais de transport passant par Abidjan et Dakar (par rail) sont approximativement \$1000 moins chers que ceux des autres ports de transit régionaux, tels que Lome et Tema, à cause des moindres frais de transport. Bien que les flots de circulation régionale par Lome et Tema aient grossi à cause du conflit de la Côte d'Ivoire et à cause de questions de capacité au port de Dakar, les frais de ces itinéraires devront baisser pour qu'ils deviennent des corridors de transport viables à longue échéance.

Dans la plupart des cas, une grande portion du total des frais de logistique et de transport encourus par les exportateurs se présente à l'intérieur de Mali et/ou dans le pays portuaire avant les frais d'expédition internationale et de fret océanique, dépassant 60 pour cent pour un nombre de marchandises et d'itinéraires. La réponse à ces frais de transport terrien fournit une opportunité considérable à Mali d'améliorer la force concurrentielle des produits exportés. Ceci est particulièrement vrai pour le bétail et les mangues, ainsi que pour de nombreuses autres exportations agricoles périssables. Bien que certaines pressions de frais puissent être immédiatement confrontées, beaucoup exigent un engagement de la part du Gouvernement de Mali pour résoudre les questions au moyen de mesures de pratiques améliorées. Incluses ci-après sont un nombre de questions cruciales qui sont identifiées relativement au mouvement efficace des marchandises Maliennes et qui exigent un engagement de la part du public Malien, des intéressés privés, des intéressés régionaux et des donateurs internationaux:

1. Pratiques de Camionnage Insuffisantes

Des pratiques insuffisantes ont un effet négatif sur le coût et la qualité des services de camionnage cruciaux:

- Pratique insuffisante de transport régional, d'harmonisation et d'exécution;
- Droits d'importation excessifs et autres impôts sur l'importation de camions neufs et de pièces de rechange;
- Lourdes exigences administratives;
- Un fardeau excessif de taxes favorisant injustement les grandes entreprises de camionnage et menant à la fragmentation de l'industrie;
- Tarifs de fret gouvernementaux périmés (facultatifs mais utilisés par les clients majeurs parastatistiques.)
- Piètre mise en vigueur des règlements de chargement du camionnage;
- Fragmentation et désorganisation de l'industrie du camionnage;
- Peu de stimulants existent pour inciter à développer des systèmes de logistique importants, tels qu'une chaîne de camions et contenants réfrigérés et des entrepôts réfrigérés suffisants aux points de consolidation ou de transfert des marchandises.

2. Echech de Mise en Vigueur des Traités

Les traités, lois et règlements de Mali et de la sub-région d'Afrique Occidentale ne manquent pas. En date de 2000, il existait plus de 40 différentes pièces de législation ou réglementation régionales couvrant des sujets relatifs à la chaîne de transport et de logistique. Elles comprenaient le commerce en marchandises et en services, l'accès aux ports, le transport, l'harmonisation des taxes, douanes, nomenclatures, des accords de partage du marché, des accords sur le transport par camion de marchandises sélectionnées, etc. Avec un tel chevauchement d'organisations régionales qui briguent la précedence sur des questions cruciales, les conflits de cadre et d'application des accords sont inévitables. Ces traités et accords régionaux multilatéraux sont souvent exprimés dans les lois nationales de certains états membres, avec parfois de vastes inconsistances et des interprétations divergentes. De nombreux traités, lois et règlements sont simplement ignorés et ne sont pas observés.

3. Mentalité de Producteur.

Dans leur recherche de concurrence globale, les acheteurs cherchent des relations avec des producteurs qui peuvent contribuer un avantage concurrentiel supplémentaire à leurs chaînes d'approvisionnement. Les producteurs Maliens ont une faible vue de la destination finale de leurs produits. La vision de la demande peut fournir des voies d'amélioration importantes de la concurrence et des profits – par différenciation améliorée, sensibilité de réponse, ou en satisfaisant le besoin du client. Les producteurs qui sont incapables de remplir ces devoirs feront face à des marges réduites tandis que des intermédiaires avisés s'interposeront. Dans l'économie globale d'aujourd'hui, les producteurs et les exportateurs ont besoin de mieux comprendre comment les alternatives de transport et de logistique leur permettent de mieux faire face aux

exigences du marché. Par exemple, un corridor terrien de transport par Dakar (rail) peut être un facteur de décision moins important pour un exportateur dont l'acheteur exige des expéditions rapides et régulières. Les producteurs capables de fournir des solutions viables, et avantageuses pour les besoins de l'acheteur, auront probablement plus de succès. Ceci demande une plus grande connaissance des acheteurs et des alternatives de transport. A cet égard, les initiatives de Mali pour établir des liens d'affaires entre les expéditeurs de mangues et les importateurs Européens se sont avérées particulièrement utiles.

4. Embûches de Production et de Logistique

L'industrie agricole de Mali fait face à de nombreux problèmes de savoir faire logistique et commercial. Presque tous les secteurs agricoles, sauf le coton, souffrent de taux extrêmement élevés d'avaries et de réduction en cours de transport. Les frais de logistique du producteur sont négativement impactés par le coût de la consolidation des marchandises; frais d'alimentation et de fourrage pour le bétail; par des méthodes d'affaires défectueuses; et par un taux de frais plus élevés pour les producteurs plus petits. L'éducation des producteurs, de la direction de la chaîne d'approvisionnement et l'amélioration de l'outillage de transport, tel que camions réfrigérants, installations de nettoyage et d'entretien des camions, feront baisser la quantité de produit perdu par les avaries et rendra le système de logistique plus efficace.

5. Attention Limitée à la Direction de Logistique.

Dans le monde entier, des stratégies de logistique avancée sont fortement établies dans certaines industries, telles que les vêtements prêts-à-porter et l'électronique. Bien que les fournisseurs majeurs de logistique intégrée soient présents à Mali, ils sont à peine connus des expéditeurs, en dehors des affaires d'exportation de l'or et du coton qui sont réellement dirigées outremer. La connaissance et la mise en pratique de techniques de logistique avancée deviendra cruciale dans le contexte du développement à venir des textiles orientés vers l'exportation et dans l'industrie du vêtement. Trade Mali pourrait jouer un rôle important dans la diffusion de cette connaissance en organisant des séminars centrés sur la Direction de Logistique.

6. Paiements et Profits Irréguliers.

Les exportateurs sont injustement chargés de droits irréguliers payés à la police, aux agents d'inspection, aux officiers des ports, aux officiers locaux (dans et en dehors de Mali), aux officiers de transports et à d'autres, ajoutant du temps et des inconvénients à toute la procédure de transport. De plus, les profits irréguliers se sont développés par la suite de la guerre de la Côte d'Ivoire. Au passage de la frontière entre Mali et la Côte d'Ivoire il y avait eu plusieurs transmetteurs de fret aidant à procurer les documents d'exportation. Comme il n'y a qu'un seul opérant à la frontière en temps de guerre, la compagnie de transmission du fret peut maintenant prendre dix fois ce qu'elle prenait quand il y avait de la concurrence.

La corruption et le graissage de pattes sont tellement enracinées dans la culture Malienne, qu'on peut facilement devenir indifférent au paiement de "droits irréguliers" et les accepter en tant que simples autres frais d'affaires. Les hommes d'affaires sont tellement habitués à la corruption que les paiements sont devenus de manière diplomatique "non officiels" ou droits de "facilitation."

Quel que soit le langage, les paiements sont une couche de corruption qui représente une autre barrière et d'autres frais pour le commerce. Individuellement les droits ne sont pas élevés. Collectivement, les droits peuvent être des frais significatifs ainsi qu'un obstacle au mouvement rapide des marchandises.

Pourtant, il est intéressant de noter qu'avec le début de la guerre en Côte d'Ivoire, le paiement de droits irréguliers a baissé de 62 pour cent à la suite du développement d'un système de convoi et grâce à une procédure de paiement simplifiée. Ce n'est qu'en réduisant la quantité de paiements irréguliers que la Côte d'Ivoire a pu garder Abidjan en concurrence comme port d'exportation. Le système de convoi devrait être évalué, copié et développé de manière à éliminer les paiements irréguliers, surtout dans les pays où la corruption est la pire.

7. Charges Douanières.

Les mêmes problèmes douaniers qui existent à Mali règnent dans la plupart des autres pays Africains. Pourtant, les problèmes infligent des fardeaux supplémentaires injustes et déplacés aux exportateurs Maliens. Les deux pires problèmes douaniers sont la corruption et le manque de clarté.

Corruption: Aux arrêts douaniers de l'intérieur du pays et aux passages des frontières, les officiers douaniers encaissent les droits d'état qui sont justes ainsi que leurs "droits de facilitation" négociés qui varient de \$2.00 à \$20.00 par transaction. Avant d'arriver à la frontière, un camionneur peut passer par jusqu'à cinq postes douaniers à l'intérieur du pays lesquels postes sont littéralement à des centaines de milles de toute frontière. At chaque arrêt, les agents douaniers font semblant de vérifier des documents qui peuvent ou ne peuvent pas exister et encaissent leurs droits de facilitation. Comme pour les paiements irréguliers discutés plus haut, la persistance de et le consentement à ces paiements représentent une forme sérieuse de corruption qui ajoute des frais au mouvement d'ensemble des marchandises.

Manque de Clarté: Les officiers douaniers interprètent et mettent en vigueur des règles ou lois selon leur bon plaisir. Il n'y a pas d'uniformité de mise en vigueur des lois et règlements d'exportation à l'exception probable des exportations officielles de l'or. Les camions atteignent et franchissent habituellement la frontière sans documents d'exportation. Les documents d'exportation peuvent être obtenus par l'intermédiaire de transmetteurs de fret ou peuvent être totalement oubliés à l'aide du droit de facilitation désiré.

Les douanes Maliennes ont besoin d'un programme compréhensif de modernisation ayant le dévouement des officiers supérieurs pour mener à bien la modernisation. Les techniques de direction de comptabilité et un niveau plus élevé d'automatisation pourraient aider à diminuer l'impact de la corruption douanière sur les exportateurs. A condition d'être convenablement mise en pratique, la nouvelle version du système logiciel douanier ASYCUDA++ pourrait améliorer la procédure douanière.

8. Manque de Clarté de Procédure et Automatisation.

Bien que l'installation de ASYCUDA aide la procédure douanière, elle ne représente qu'un petit segment de toute la chaîne de transport. Typiquement les exportateurs ont une vision très basse de l'état de leur expédition, et doivent diriger manuellement la transaction à chaque étape. La coordination parmi les acteurs est faible ou non-existante. L'introduction de technologies rendues possibles par l'Internet qui dirigent les activités au cours de la procédure tout entière permettrait à tous les participants à une transaction de mieux coordonner leurs activités. Grâce à une meilleure vision de chaque expédition, ils pourraient identifier des manières d'améliorer la procédure et de réduire les frais. Ce genre de solidarité et de clarté augmenterait aussi leur assurance et leur confiance à l'égard des fournisseurs de logistique de leur chaîne d'approvisionnement. En outre, l'automatisation plus grande pourrait éliminer des erreurs communes de documentation et fournirait de l'information vérifiable et disponible capable de décourager une conduite arbitraire ou déplacée.

9. Soucis de Sécurité des Chargements.

Les questions de sécurité sont récemment devenues une source d'inquiétude dans la région des Kayes et près de la frontière RCI, où la contrebande est une affaire en développement. Les autorités Maliennes peuvent adopter une vision systématique de réduction de ces frais en faisant une enquête vigoureuse et en poursuivant chaque cas signalé. De ce fait, les expéditeurs jouiront de frais d'assurance réduits, mais ce qui est plus important, le commerce Malien bénéficiera d'un certain prestige et d'une réputation de sécurité et de régularité plus grandes. De plus, les soucis de sécurité relatifs au chargement par air découragent probablement les lignes aériennes d'étendre leur services de chargement à partir de Bamako, ce qui contribue à la domination par Air France. Des mesures visant à fournir une sécurité de chargement suffisante (selon les standards établis par US FAA et US TSA) pourraient encourager davantage de vols à atterrir à Bamako pour transporter plus de chargement. Un grand scanner de chargement est exigé à l'aéroport de Bamako.

B.2 OBJECTIFS DE PRATIQUES RECOMMANDÉES (HAUTE PRIORITE)

Questions de Plus Haute Priorité	Objectifs de Pratiques Recommandées
<p>1. Développer des Routes Alternatives de Commerce. Le fait de retourner à l'utilisation d'Abidjan comme port principal d'exportation des marchandises Maliennes n'aura pas pour résultat une baisse des frais de transport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reconnaître les avantages à longue échéance de développer des relations de concurrence avec des ports autres qu'Abidjan, et encourager le développement de routes de transport y menant ainsi que la modernisation de ces ports. • Négocier un traitement préférentiel plus poussé pour les marchandises exportées par d'autres ports et assurer la mise en vigueur de ces accords.
<p>2. Réforme des Pratiques de Camionnage. L'industrie du camionnage manque d'uniformité, d'organisation et de performance.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un groupe de personnes intéressées pour étudier les problèmes de l'industrie du transport et pour développer des solutions de long terme. • Développer des pratiques et avantages qui encouragent la croissance et l'investissement dans le secteur de transport par camion (e.g. camions plus neufs, entretien, capacité de contenants, réfrigération) • Droits moins élevés sur l'importation de camions neufs et en particulier de camions réfrigérants. Créer des avantages relatifs aux impôts qui encouragent l'achat de véhicules neufs. • Changer l'impôt domestique sur les véhicules pour que les firmes plus grandes ne soient pas taxées davantage et éliminer le parti pris en faveur de la fragmentation de l'industrie. Créer des avantages relatifs aux impôts qui encouragent l'achat de véhicules neufs. • Mettre en vigueur les limites de chargement sur les camions pour protéger le public et le réseau routier. • Mettre en vigueur les règlements gouvernant la qualité des camions.
<p>3. Promouvoir le Développement de Chaîne de Logistique d'Approvisionnement. Le manque d'attention et de développement de chaînes d'approvisionnement mènent au manque d'efficacité, à des frais plus élevés et à des avaries.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir la coopération et l'organisation entre les producteurs, les exportateurs et les fournisseurs de services pour identifier et mettre en pratique des actions afin de réduire les embouteillages majeurs et les points coûteux avec priorité des subdivisions du secteur agricole. • Aider les fournisseurs de transport et les expéditeurs à obtenir du financement pour entrepôt réfrigérant et facilités de manutention au moyen d'assistance ou d'avantages de crédit. • Développer un réseau de points multiples de

	consolidation, ou d'arrêts routiers pour faciliter les efforts de consolidation et pour réduire les avaries. Ceci exigerait une révision des pratiques du camionnage.
<p>4. Réduire ou éliminer des paiements et des profits irréguliers. La corruption et les profits irréguliers entraînent des frais généraux plus élevés et des retards.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer une manière de donner forme au système de convois qui fonctionne pour les marchandises voyageant à Abidjan . • Réduire le nombre des douanes et autres barrages de route "officiels" à l'intérieur de Mali pour éliminer les possibilités de corruption. • Enlever ou réduire les occasions de corruption en passant d'une système d'encaissement basé sur la transaction à la direction des comptes. • Etablir un système de signalement de charges illégales par les officiers douaniers et autres du gouvernement. • Prendre des mesures pour éliminer les profits illégaux des fournisseurs de services.
<p>5. Promouvoir l'efficacité des Douanes. Modernisation. Le système d'ordinateurs précédent était périmé. La fraude abonde à la douane. Le manque d'harmonisation au niveau régional cause des retards le long des voies de commerce principales de Mali.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la communication et la coopération entre les autorités douanières de Mali et les pays limitrophes pour éviter des retards évitables de transit. • Encourager la mise en pratique de l'harmonisation de la documentation et des procédures de transit avec les nations qui se trouvent le long des corridors de transport principaux de Mali. • Simplifier et améliorer la clarté des procédures douanières. • Renforcer l'utilisation de SYDONIA/ASYCUDA++, y compris le développement de nouvelles procédures et l'entraînement du personnel au système et aux procédures. • Développer l'échange logiciel avec les partenaires UEMOA
<p>6. Centrer sur l'Infrastructure Portuaire et Ferroviaire. Malgré des améliorations dues à la nouvelle concession, TRANSRAIL, de nombreuses améliorations sont nécessaires pour augmenter la capacité de la ligne de chemin de fer, qui a été un embouteillage majeur pour les exportations de coton Malien</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Compléter la réhabilitation du chemin de fer Dakar-Niger. Réhabiliter ou construire des liens de rails aux points cruciaux d'infrastructure portuaire (port de Dakar, Port de Kourikolo sur le Niger, usine de machines à égrener le coton, etc.) pour réduire le temps d'immobilité des navires et les frais de manutention. • Dépêcher des trains de marchandises unité pour les contenants, le coton et les contenants réfrigérants. • Installer des installations de manutention aux points

		<p>de transfert s'y rapportant.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer un train automatisé. Un système de repérage des wagons et expéditions avec accès en ligne aux expéditeurs et autres professionnels du transit.
<p>7. Améliorer les Pratiques Agricoles. En plus du coton, d'autres produits agricoles sont généralement ignorés.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Développer un groupe de personnes intéressées pour étudier le potentiel agricole et pour développer des solutions à long terme comprenant la coordination de la chaîne d'approvisionnement et le développement d'une chaîne réfrigérée pour les mangues et le bétail. • Développer des pratiques qui encouragent l'investissement étranger en développement agricole, capacités de valeur sur-ajoutée et en développement de chaîne réfrigérée à l'intérieur des sous-secteurs s'y rapportant.
<p>8. Mise en vigueur de traités intr intra-régionaux.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec des partenaires le long des corridors de transport cruciaux, pour rehausser l'observation et la mise en pratique de traités intra-régionaux, particulièrement sur la facilitation de transit. (TRIE et TIE)

SECTION 1: ROLE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE EN COMMERCE INTERNATIONAL ET EN CONCURRENCE NATIONALE

A. POURQUOI TRANSPORT ET LOGISTIQUE

La réduction de barrières de règlement-tarifs et non-tarifs du commerce a augmenté l'importance des forces de concurrence commerciale non basées sur règlements dans les pays en développement. Un tel déterminant est la fourniture de services de transport et de logistique et le point auquel ces services assurent que les marchandises sont expédiées d'une usine, d'un entrepôt ou d'un port du pays d'origine à des marchés de destination du monde entier en bon temps et de manière économiquement saine.

Les demandes complexes de l'économie internationale ont dramatiquement augmenté l'importance des services de transport et de logistique. Ces exigences proviennent de réseaux intégrés de manufacture et de production, d'un besoin croissant de logistiques "de justesse", de l'usage croissant de transport intermodal comportant un ou plusieurs modes de transport (route, air, maritime ou rail) et de nouvelles considérations de sécurité. A mesure que les demandes de l'économie internationale deviennent plus complexes, il en est de même des procédés requis pour compléter les transactions commerciales qui comportent des étapes multiples, une myriade d'acteurs et une série de cadres légaux et régulateurs. Avec les frais ajoutés à chaque étape de la procédure, la qualité, le coût et l'efficacité des services de transport et de logistique affectent grandement la valeur finale d'une marchandise à sa destination finale et, ainsi, la faculté de faire concurrence sur les marchés globaux.

Certaines faiblesses des secteurs de services de soutien commercial de nombreux pays en développement contribuent à des frais de transaction élevés et à une capacité limitée de pourvoir aux demandes de transport et de logistique d'une économie mondiale de plus en plus complexe; ce qui sape la force concurrentielle de leurs marchandises et donc, la possibilité de profiter des opportunités du marché global émergent. En général, les marchandises expédiées de pays en développement font face à des frais de transaction relativement élevés qui peuvent être deux ou trois fois plus élevés que les frais de transaction des pays développés et qui expliquent jusqu'à trois fois le tarif moyen appliqué aux importations de pays industriels depuis le Round Post-Uruguay.

Il faut absolument que les pays en développement, les donateurs internationaux et les organisations de commerce international mettent tous en pratique des initiatives qui facilitent la fourniture à moindres frais de services de soutien commercial plus efficaces et plus réguliers aux pays en développement. Avec les réductions de barrières tarif et non tarif ouvrant l'accès aux marchés industriels cruciaux, les pays qui ne peuvent pas réduire leurs frais de transaction auront de plus en plus de mal à jouir des bienfaits de l'expansion des exportations, de l'investissement étranger et de la croissance économique.

B. POURQUOI MALI?

Comme la signification particulière de certaines faiblesses de l'industrie de service de soutien commercial – en plus des coûts économiques en résultant – varient de nation à nation, il est

important d'évaluer les conditions particulières et le milieu du marché dans lequel opèrent les fournisseurs de services avant de développer des initiatives nationales. Ceci devrait comprendre une analyse de contraintes couvrant des modes de transport variés, des réseaux intermodaux, l'infrastructure, les pratiques et procédures douanières, les pratiques bancaires et financières s'y rapportant, les intermédiaires de transport et l'ensemble de développement du système de transport et de logistique d'une nation.

Mali fut choisi comme partie d'une étude de quatre nations dont le but est de repérer ces contraintes. La première étude fut effectuée au Nicaragua pays sans port majeur d'exportation mais à proximité du marché d'exportation le plus important du monde – le marché des Etats Unis. L'Indonésie fut choisie à cause de la gravité des problèmes perçus de sa chaîne de transport et de logistique, lesquels sont associés à son *insularité*. Nation sans exportations substantielles, comprenant plus de 17,000 îles, s'étendant presque sur une largeur comme celle des USA, la présence de nombreux ports, le manque de liens ferroviaires substantiels et des routes limitées présentaient un excellente opportunité d'étude de cas. Mali fut choisi pour la troisième étude à cause des problèmes de transport et de transit associés à son manque de débouché maritime. Mali est un exemple de pays Sub-Saharien sans débouché maritime très pauvre, et gravement endetté, comptant lourdement sur les exportations de matières premières brutes, sans activités significatives de manufacture ou valeur sur-ajoutée. En tant que nation dépendant considérablement de ses exportations, le mouvement efficace des marchandises est crucial pour la capacité de Mali de soutenir une croissance économique.

Durant la dernière décennie les espérances de croissance économique de Mali se sont considérablement améliorées. Grâce à de meilleures pratiques macro-économiques, à la libéralisation du commerce national et régional, à la croissance de l'exportation de coton et d'or et à d'autres facteurs, Mali a atteint un taux de croissance annuelle moyen de 5 pour cent (comparé à une moyenne de 3.2 pour cent en Afrique Sub-Saharienne). Les exportations ont augmenté à un taux de plus de 11 pour cent et FDI, surtout pour l'industrie des mines, et sont restées élevées relativement au GDP et à la base de ressources naturelles de Mali. Mali a l'opportunité de construire au-delà de sa performance récente pour stimuler et/ou continuer sa croissance dans le secteur agricole (e.g., coton, bétail, horticulture, grains et céréales, graines oléagineuses), dans secteur manufacturier (e.g. traitement-agro, textiles et vêtements) et dans le secteur des services. Les occasions de pousser la croissance économique par le commerce sont rehaussées par les efforts d'intégration nationale au sein du cadre d'UEMOA (Union Ouest Africaine Economique et Monétaire, WAEMU en Anglais) et CEDA0 (Communauté Economique des Etats Ouest Africains, ECOWAS en Anglais). Ces accords donnent accès à Mali à d'autres marchés proches, et des accords de commerce préférentiels tels que l'Acte de Croissance et d'Opportunité Africaine (AGOA), l'accord Africain-Caribbéen et l'Accord Pacific-EU (ACP-EU) et le Tout Sauf des Armes de l'EU (EBA).

Malgré ces opportunités, des handicaps et défauts de services de transport, de logistique et d'infrastructure qui élèvent les frais d'exportation des marchandises pourraient limiter la capacité Malienne de déployer pleinement ses espérances. En fait, Mali n'est pas seul à faire face à ce problème. Les subdivisions suivantes discuteront en détail comment les questions de transport et de logistique impactent la force de concurrence de Mali.

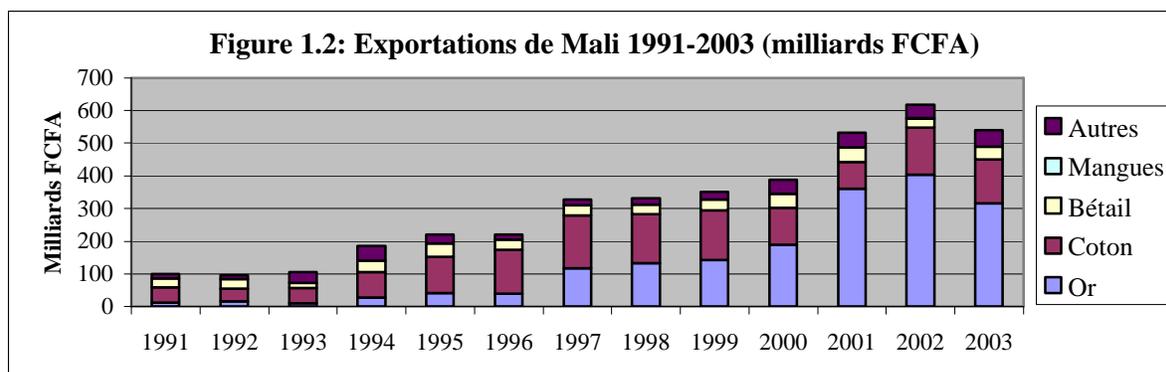
C. ROLE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE A MALI

L'économie de Mali, comme celle de la plupart des pays en développement, est profondément dépendante du marché international, avec des exportations (de marchandises et de services) aussi élevés que 33 pourcent du GDP. Le commerce total (qui comprend à la fois les exportations et les importations) figure pour plus de deux-tiers du GDP pendant les années récentes.

Table 1.1: Indicateurs Commerciaux de Mali									
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Exportations de marchandises et de services									
Valeur (US\$ million)	4,055.4	5,206.5	5,247.0	6,464.6	6,436.6	6,799.0	6,487.9	8,784.7	10,860.7
Pourcentage de PDB)	23.0	21.1	20.0	26.1	24.8	26.5	26.8	33.4	32.3
Croissance Annuelle (%)	7.1	6.2	3.0	44.9	-0.1	17.4	-1.1	24.8	29.2
Importations de marchandises et de services									
Valeur (US\$ million)	7,556.4	8,936.9	9,363.7	9,098.0	9,153.0	9,815.8	9,540.4	13,222.2	13,659.0
Pourcentage de PDB	42.9	36.2	35.8	36.8	35.2	38.2	39.4	50.3	40.6
Croissance Annuelle (%)	-6.7	7.0	7.8	10.2	5.6	8.0	1.7	29.8	8.5
Commerce (% of PDB)									
Pourcentage de PDB	65.9	57.3	55.8	62.9	60.0	64.6	66.2	83.7	72.9
Produit Domestique Brut (PDB)									
Valeur (US\$ million)	17,627.2	24,661.5	26,191.0	24,751.8	25,968.4	25,704.3	24,200.5	26,297.3	33,641.8
Croissance Annuelle (%)	0.9	6.2	3.2	6.8	6.0	6.7	-3.3	13.3	4.4

Source, Indicateurs de Développement Mondial En Ligne, World Bank, 2004

Comme le montre la Figure 1.2 ci-après, la structure d'exportation de Mali révèle une lourde dépendance sur trois articles de base: l'or, le coton et le bétail, qui expliquent collectivement et de manière consistante plus de 90 pour cent de la valeur totale des exportations. En 1991, le coton dominait les exportations Maliennes avec 47 pour cent des exportations totales tandis que la part de l'or était seulement 12.4 pour cent et que celle du bétail était 26.2 pour cent. En 2002, les parts respectives étaient 23.6 pourcent pour le coton, 65.2 pour cent pour l'or et 4.4. pour cent pour le bétail.



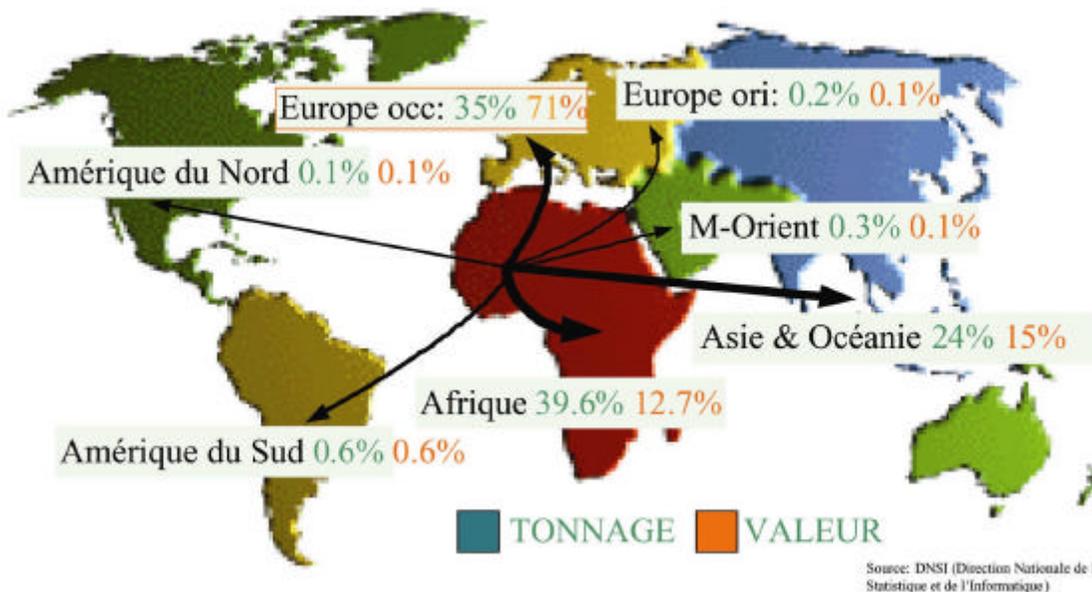
Entre 1995 et 2002, les exportations ont pris leur essor, soutenues par de fortes exportations d'or et de coton. Cela fut facilité en partie par une grande correction du taux d'échange (dévaluation du FCFA relativement au Franc Français de 50 pour cent en 1993) qui augmenta la force de concurrence de Mali en exportation. Les exportations de coton de Mali ont augmenté de manière significative entre 1993 et 1997. Pendant la même période, les opérations minières de l'or furent soit ré-ouvertes soit commencés en réponse à la dévaluation et au code minier amélioré et la valeur des exportations d'or monta en flèche de manière dramatique. De nouvelles mines ouvrirent en 2001 et 2002, et les prix de l'or augmentèrent la valeur des exportations d'or à un niveau record en 2002.

En 2003, la valeur des exportations déclina pour un ensemble de raisons: concentration moyenne plus basse du minerai d'or une fois que le grade le plus élevé du minerai avait été extrait, interruption d'approvisionnement de chargement aérien causé par l'effondrement d'Air Afrique, la fin des vols opérés par Swissair et Sabena, et la crise en Côte d'Ivoire, qui avait coupé le pays en deux parties et entraîné la redirection des flots commerciaux vers des corridors plus chers. La ligne Sitarail entre Ferke et Abidjan fut fermée jusqu'en mars 2003 et les opérations internationales ne reprirent qu'en Septembre 2003.

C.1. DIRECTION DU COMMERCE

Le tracé de direction du commerce de Mali a changé dramatiquement pendant les deux dernières décennies, reflétant le fait que l'industrie textile Européenne, qui était le plus grand importateur de coton de Mali, a envoyé ses opérations de manufacture outremer à des pays en développement et surtout en Asie. En conséquence, tandis que les dirigeants sont toujours en Europe, le flot réel de marchandises va à des pays comme le Thailand, le Vietnam, La Malaisie, l'Inde et la Chine. Une certaine quantité de coton est aussi exportée en Italie. La Figure 1.3 illustre les flots commerciaux par valeur et volume à des régions du monde entier.

Figure 1.3: Les partenaires de Mali en exportation commerciale



Les tracés de direction d'importation ont eux aussi évolué. Des portions croissantes de combustibles à base de pétrole raffiné viennent de la Côte d'Ivoire ou d'autres pays de l'Afrique Occidentale à capacité de raffinerie. Les véhicules, qui étaient traditionnellement importés d'Europe viennent de plus en plus d'Asie. Certaines marchandises telles que les engrais et le calcite, qui était utilisé à Mali avant l'effondrement des corporations para-étatiques qui les produisaient, sont maintenant importées du Sénégal. Les articles et outillages durables viennent d'une variété de pays développés. L'Afrique du Sud prend une part croissante du marché d'importation de Mali, essentiellement parce que la plupart de l'or et les autres compagnies relatives aux mines viennent originairement d'Afrique du Sud.

C.2. TERMES DE COMMERCE

Avec un portefeuille d'exportation hautement concentré sur des marchandises sujettes à des fluctuations erratiques de prix (coton et or), et une certaine susceptibilité aux prix du pétrole, les termes de prix commerciaux (index de prix implicite des exportations divisé par l'index de prix des importations) ont détérioré en long terme et ont été sujets à de hautes fluctuations cycliques. Pendant ces quelques dernières années, les hausses des prix de l'or ont eu pour résultat une amélioration des termes des prix commerciaux de Mali qui ont atteint un niveau élevé et par la suite se sont récemment affaiblis. Sur le long terme, les prix du coton ont décliné relativement à d'autres marchandises. Les prix du coton, qui étaient bas en 2002, ont rebondi fortement jusqu'au premier trimestre de 2004, mais descendent une fois de plus, à cause d'un excès d'approvisionnement mondial. Avec les prix plus élevés du pétrole, les termes de commerce de Mali vont probablement s'étioler en 2004. .

C.3. MOUVEMENTS PHYSIQUES DES MARCHANDISES

La dimension et la direction du commerce sont importants pour comprendre le contexte du mouvement physique des marchandises qui se produit dans et en dehors de Mali. Ce qui suit représente des caractéristiques de ce commerce:

Production. Les exportations d'horticulture, telles que le haricots verts et les mangues sont cultivées dans le triangle Bamako-Sekou-Sissoko (près de la frontière de la Côte d'Ivoire). Le coton se trouve aussi dans la même région, mais le secteur du coton s'étend plus loin vers le nord. Des mines d'or en existence se trouvent dans les régions Ouest et Sud-Ouest du pays, près des frontières du Sénégal et de la Guinée. Le bétail est élevé en Mali du Nord et dans le delta intérieur du Niger.

Modes de Transport. Le commerce international s'effectue par terre, rail, mer, ou air, selon le genre de marchandise et la destination. A peu près 95 pour cent du volume du commerce international de Mali est effectué par mer. Etant une nation sans débouché maritime, toutes les marchandises exportées à l'étranger exigent des transports extensifs par route ou rail. Les exportateurs Maliens doivent compter sur les ports de la Côte Ouest de l'Afrique, en premier lieu Abidjan en Côte d'Ivoire et Dakar au Sénégal, et de moindre manière, Lome au Togo, Nouakchott en Mauritanie, et plus récemment, Tema à Ghana. Seulement 5 pour cent du volume d'exportation total est le transport par air, cependant, parce que l'or est transporté par air, la valeur des marchandises transportées par air dépasse 67% de la valeur totale des exportations de

Mali. L'accès aérien principal de sortie de Mali est l'Aéroport de Bamakou Senou, qui traite pratiquement tous les chargements d'exportation.

Transport Interne. Les modes de transport primaires à l'intérieur de Mali sont le transport par camion, le transport par rail sur le segment domestique de la ligne Dakar-Bamako et le transport fluvial sur les fleuves Sénégal et Niger. Le transport aérien domestique est minime.

Bien que les routes Maliennes primaires soient en bon état et navigables, les routes secondaires et tertiaires sont difficiles à naviguer dans les meilleures conditions, et impassables dans les pires conditions. Il n'y a que 3,000 km de routes primaires goudronnées dans un pays 2.5 fois la dimension de la France. Les chaussées secondaires et tertiaires sont en terre durcie et ne peuvent pas servir aux grands camions, ce qui réduit l'efficacité et augmente les frais. De telles routes sont difficiles à naviguer dans les meilleures conditions et impassables dans des conditions pluvieuses. De plus, en conséquence de la restructuration de la Compagnie Malienne pour le Développement des Textiles (CMDT) afin de privatiser, la responsabilité du maintien des routes de coton reste encore à définir et ces routes se délabrent rapidement à la suite d'une année de coton exceptionnelle. Le temps de voyage sur les chaussées Maliennes varie lui aussi. Par exemple les étapes de camionnage de Bamako à Kayes (vers la frontière du Sénégal) sont conduites à des vitesses 66 pour cent plus basses que de Bamako à Sikasso (vers les frontières de Burkina Fasso, Ghana, Togo et de la Côte d'Ivoire).

Il n'y a qu'une seule ligne de chemin de fer à l'intérieur de Mali qui fait partie du corridor Bamako-Dakar. Jusqu'à une époque récente, la seule ligne de chemin de fer à liens internationaux était mal dirigée et affligée de retards, déraillements et de paiements irréguliers, ce qui entraîna une réduction considérable des expéditions de chargement entre 1997 et 2001. Cela arriva bien que le transport par rail fût (et il est toujours) l'un des modes les plus efficaces de transport pour les marchandises massives comme le coton. Une nouvelle direction sous TRANSRAIL, des investissements en nouvelle infrastructure et équipement ferroviaire ont et auront un effet marqué sur l'utilité du corridor ferroviaire. Il y a une demande considérable, inhibitée et non satisfaite de transport par rail pour les marchandises importées ainsi qu'exportées, par suite de l'ensemble d'une année de récolte de coton exceptionnelle et de l'impact de la crise en Côte d'Ivoire, qui ont amené CMDT et les autres exportateurs à rediriger leur circulation en passant par le corridor ferroviaire Bamako-Dakar.

Intégration de Mali au Réseau Régional et International de Transport. Mali est relié aux marchés régionaux par route et par rail. Les marchés plus lointains sont reliés par air ou par mer (via transport terrien).

Ports: Il n'y a pas de port idéal ou "parfait" parmi ceux qui sont choisis par les exportateurs Maliens. Lomé au Togo a une route de camionnage longue et difficile. La ville portuaire Tema de Ghana a des installations d'entrepôt insuffisantes. Dakar est si généralement utilisé que la modernisation et l'expansion sont nécessaires pour servir le volume de marchandises qui restent accumulées à ce port. Conakry en Guinée est non seulement une route incomplète et difficile pour le camionnage, mais le port est considéré seulement comme port tributaire sans espoir d'expansion. Il semble que chaque port, sauf l'exception probable d'Abidjan, cherche à retenir

ou à capturer des clients supplémentaires au moyen de modernisation et d'améliorations de l'infrastructure.

Corridors Internes: Les corridors internes passant par des pays avoisinants jouent un rôle considérable en reliant Mali aux ports d'Afrique Occidentale et aux marchés régionaux. Les corridors de transport importants comprennent:

- **Le corridor routier Abidjan-Bamako** (1,195 km dont 479 à Mali; temps de conduite théorique: 1,020 minutes): *Abidjan* est le port le plus grand, le mieux outillé et le plus efficace de la région UEOMA. C'est la solution la plus économique pour les exportations de coton en Asie et jusqu'à présent la meilleure plateforme de logistique pour l'exportation des fruits en Europe. La route d'Abidjan est goudronnée dans toute sa longueur et était, jusqu'à la crise, le corridor routier le plus utilisé. Elle fonctionne maintenant de nouveau sous un système de convoi militaire d'escorte.
- **Corridor Routier/ferroviaire Abidjan-Ferke-Bamako.** (1,177 km, dont 608 par rail et 569 km by route: 135 km en Côte d'Ivoire, 479 km dans Mali); En supplément à la route Abidjan-Bamako, un segment de rail d'Abidjan à Ferke est opéré par Sitarail, en vertu d'un accord bi-national de concession. La ligne a été fermée quelques mois à cause de la crise en Côte d'Ivoire. Le segment domestique de la Côte d'Ivoire fut ré-ouvert en avril 2003. Aucune ligne de chemin de fer n'existe entre Ferke et Bamako, de sorte que le mouvement des marchandises entre ces endroits se fait par route.
- **Corridor ferroviaire Dakar-Bamako** (1,228 km. dont 757 km au Sénégal et 461 km dans Mali). La ligne de chemin de fer est opérée par TRANSRAIL, en vertu d'un accord bi-national de franchise. La ligne est en train d'être réhabilitée et est en train de recouvrer sa capacité de transport de fret. Le Port de Dakar est actuellement saturé. Avec réhabilitation du rail et de la capacité du port, ce corridor serait probablement la solution la plus économique pour les exportations massives (de coton) en Europe et au Brésil.
- **Corridor routier Dakar-Bamako** (1,249 km, dont 607 dans Mali; temps de conduite théorique: 1,261 minutes). Une grande section de la route, qui n'avait jamais été goudronnée auparavant sur le côté de Mali, est maintenant en train d'être goudronnée. Elle est ouverte à la circulation et commence à capturer une partie significative du trafic de fret en route pour Dakar.
- **Corridor routier Nouakchott-Bamako passant par Kayes.** (1,390 km, dont 638 km dans Mali; temps de conduite théorique: 1,409 minutes): La portion de la route de Nouakchott à Nema passant par le désert est goudronnée, mais souvent accablée par les dunes de sable et difficile à entretenir. De grands segments de la route qui n'avaient jamais été goudronnés sur le segment Malien sont en train d'être goudronnés. Ce corridor a très peu de potentiel économique et est manipulé par la politique. C'est au fond un débouché pour l'excès de trafic quand Dakar est saturé.
- **Corridor routier Tema-Bamako.** (1,973 km): La route est goudronnée mais très longue. Une expédition typique (coton 40 pieds) met à peu près 5-6 jours de temps de transit de Bamako, Mali à Tema. Comme il y a plus d'importation que d'exportation, le tarif de camionnage est plus élevé pour transporter les produits vers l'intérieur que pour transporter les produits de l'intérieur au port. Les camionneurs Maliens font face à la grave concurrence

de compagnies Ghanaiennes de camions mieux équipés. Les chauffeurs Maliens ne sont pas dans leur élément, entravés par les barrières linguistiques et forcés de conduire 'sur le côté de la route qu'il ne faut pas.' Cette route s'est avérée bonne alternative pendant la crise RCI. Le transit est plus difficile en traversant Mali et Burkina mais beaucoup plus facile à Ghana si la documentation est en ordre. Sinon, alors les camionneurs se trouvent pris au piège de négociations et de paiements irréguliers. Bien que la documentation des douanes soit censée être harmonisée dans tout ECOWAS, les documents doivent être traduits du Français à l'Anglais au poste de douane de Ghana.

- **Corridor routier Lome-Bamako** (1,967 km, dont 667 km au Togo, 780 à Burkina et 490 à Mali; temps de conduite théorique: 1,634 minutes). La route est goudronnée sur toute sa longueur mais est longue, étroite et montagneuse et extrêmement dangereuse pour les chauffeurs de camion Maliens inexpérimentés et mal équipés. Il y a des frontières à traverser (Burkina Faso et Togo). Le système de convoi établi du côté du Togo est efficace pour réduire les complications et les droits irréguliers. .
- **Corridor routier Conakry-Bamako** (980 km, dont 126 km à Mali; temps théorique: 1,119 minutes). Le corridor est l'accès le plus court à la mer, en termes de distance, mais non de temps, car 85 km du côté Malien restent à goudronner. L'achèvement du travail a été retardé. Le port est secondaire et a une capacité limitée. S'il était développé, ce corridor deviendrait économiquement utile comme débouché pour l'exportation des minerais Maliens.

Air: Depuis l'effondrement d'Air Afrique et la fin des vols de Sabena et Swissair, le seul grand transport aérien offrant des vols annoncés directs à l'Europe, ayant une capacité de chargement significative est Air France. Air France offre un vol par jour, avec un avion Airbus A-330 qui a 16 tonnes de capacité de chargement. Une nouvelle ligne aérienne Malienne commence à offrir des vols de passagers annoncés mais irréguliers sur un A310 prêté à bail, mais n'a pas encore développé avec prévoyance son potentiel de chargement. De plus, il y a un certain nombre de transporteurs Nord Africains et de petits transporteurs Africains régionaux, offrant une capacité de chargement limitée dans la région.

Intégration Régionale du Transport: Il existe un nombre d'efforts régionaux relatifs à Mali pour faciliter le commerce et le transport, spécifiquement à l'aide d'organisations telles que UEMOA et ECOWAA (et jusqu'à un certain point NEPAD). UEMOA cherche à développer son infrastructure de transport et à simplifier le transit à l'intérieur des nations membres pour faciliter le mouvement de gens et de marchandises et l'intégration économique. Par exemple, le Programme Infrastructure de Transport d'UEMOA a trois éléments centrés sur les priorités suivantes:

- Infrastructure routière et ferroviaire;
- Systèmes d'information pour surveiller les réseaux et détecter les pratiques irrégulières;
- Facilitation de transport de route et transit entre états; et
- Facilitation de procédures portuaires.

Les efforts d'UEMOA comprennent un programme destiné à simplifier, harmoniser et optimiser les procédures d'administration et de transit dans le but d'améliorer la force de concurrence des ports régionaux ainsi qu'un programme pilote pour surveiller les opérations de corridor au moyen d'observation continue de retard et de barrages de route et pour améliorer les opérations

frontalières en construisant des postes frontaliers mixtes. Des programmes similaires ont été ou sont développés par ECOWAS.

Si les accords régionaux relatifs au transport sont convenablement mis en pratique, facilitant ainsi le mouvement du commerce, les liens de commerce régionaux et internationaux de Mali seront grandement rehaussés.

Options Alternatives de Route Commerciale Utilisées. La guerre en Côte d'Ivoire a eu un effet majeur sur les routes de commerce traditionnelles des marchandises Maliennes forçant les Maliens à explorer d'autres routes de commerce y compris l'utilisation de ports Africains alternatifs. Avant la guerre, les ports d'Abidjan et de Dakar traitaient presque tout le volume des exportations Maliennes avec Abidjan traitant presque 80 pour cent du volume de trafic d'exportation. En 2003, les exportations Maliennes en volume à la Côte d'Ivoire baissèrent de 75 pour cent. Parce qu'il est plus petit et sujet à congestion, Dakar fut rapidement saturé, renvoyant certaines des marchandises d'excès par Lomé, Togo, qui captura plus de 45 pour cent de toutes les exportations de coton Maliennes. En raison du flot commercial plus grand, les nations Africaines côtières ont fait des améliorations d'infrastructure pour garder leurs affaires de Mali et de pays Sahéliens sans débouché maritime qui ont été récemment découvertes. Il y a de l'intérêt à long terme des exportateurs Maliens d'avoir de la concurrence parmi les ports pour les affaires Maliennes. Les autorités Maliennes sont conscientes des avantages de la concurrence et de la diversification portuaires et devraient continuer à encourager le développement et l'utilisation de routes commerciales alternatives.

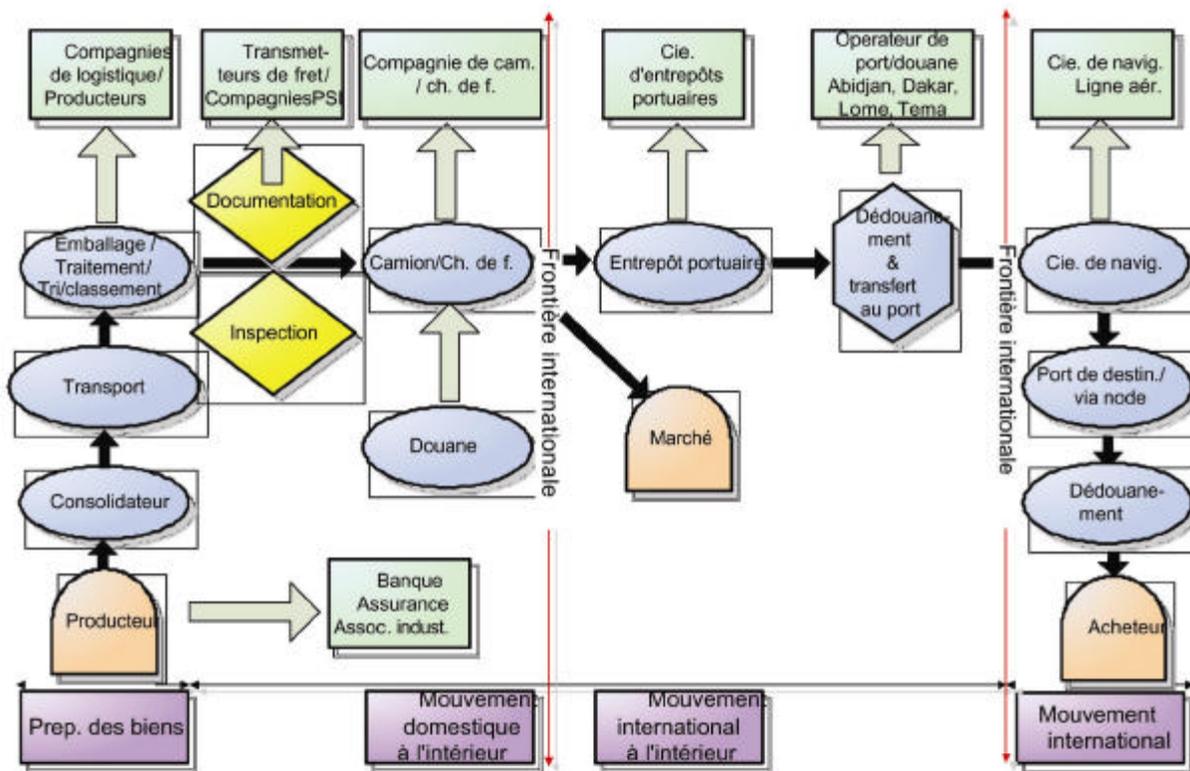
SECTION 2: CARTE DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE DE MALI

L'efficacité des services commerciaux est affectée par l'infrastructure de logistique et par des participants variés qui s'occupent du processus de direction commerciale. Ces deux aspects sont discutés ci-après.

A. PARTICIPANTS AU COMMERCE INTERNATIONAL

Le mouvement d'une marchandise Malienne typique aux marchés étrangers comporte une variété d'acteurs qui s'occupent de la transaction entre l'acheteur et le vendeur. Comme il est décrit ci-après sur la Figure 2.1, ils comprennent des consolidateurs, des fournisseurs de services de transport, des services de logistique, des corps gouvernementaux de nations multiples et des opérateurs d'infrastructure de logistique (tels que les chemins de fer). Ces participants sont vaguement liés au mouvement du commerce. A mesure que la transaction suit son cours du commencement jusqu'à la fin, les ruptures du processus ont un effet qui va loin sur le coût, la régularité et sur l'efficacité des participants en aval.

Figure 2.1: Procédure officielle d'exportation: Agriculture de Mali



Mali a un secteur commercial médiocrement développé à grande variété de participants au processus de commerce international. Ces acteurs sont décrits au tableau suivant:

PARTICIPANTS AU PROCESSUS COMMERCIAL DE MALI

Participant	Fonction	Exemple de Participant
Fournisseurs de Transport	Transport de chargement	<ul style="list-style-type: none"> • Compagnies de Camionnage • Lignes d'expédition maritime • Lignes aériennes • Opérateurs de chemins de fer • Fournisseurs de service intermodal
Opérateurs d'infrastructure	Fournir les services d'appui du mouvement de chargement	<ul style="list-style-type: none"> • Opérateurs de Ports étrangers • Opérateurs d'aéroports • Compagnie de quai • Débardeurs • Compagnie de bail de contenants • Compagnie de réparation d'équipement • Lignes d'expédition maritime
Fournisseurs de services de logistique	Fournir des services à valeur sur-ajoutée pour transporter les marchandises qu'il faut à l'endroit qu'il faut en bon état et en bon temps	<ul style="list-style-type: none"> • Agents • Transmetteurs de fret • Agents douaniers • Fournisseurs de logistique intégrée • Agents de qualité et d'inspection • Entreposage • Consolidateurs & dé-consolidateurs • Services d'emballage • Courtiers maritimes • Entreposage à obligation
Fournisseurs de services financiers	Fournir des services de finance et d'assurance à l'appui du mouvement de chargement	<ul style="list-style-type: none"> • Assureur maritime • COPACO (compagnie Française de financement du coton)
Agences Gouvernementales et agences de réglementation	Fournir du soutien au niveau cadre et impôts et veiller à la mise en pratique de standards/mesures pour assurer des principes internationalement acceptés de sûreté et d'hygiène pour le mouvement de chargement	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités portuaires • Douanes (Maliennes et étrangères) • Autorités régionales et locales

Chacun de ces participants est décrit ci-après en plus grand détail:

A.1. SERVICES DE CAMIONNAGE

- Mali a très peu de grandes compagnies de camionnage, “grande” étant définie comme une compagnie ayant plus de cinq camions. L’entrée dans ce genre d’affaire est difficile étant donné les tarifs d’importation élevés sur les camions et pièces de rechange.
- L’ensemble des camions est généralement âgé et mal entretenu. Des camions usés sont souvent importés dans le pays, et ces véhicules ont besoin de plus d’entretien à cause de leur âge et de l’abus de surchargement constant. Il n’est pas rare de voir un camion en panne sur le côté de la route, ses chauffeurs attendant pendant des heures, sinon plus longtemps, qu’un collègue revienne avec les pièces de rechange. Il est également ordinaire d’observer des pare-brise brisés, des châssis cabossés et des pneus usés sur des camions qui attendent de l’aide routière.
- Certains chargements internationaux se transportent en contenants fermés tandis que d’autres chargements se transportent dans des camions ouverts. Parmi les contenants fermés, l’Equipe a observé surtout des contenants secs de 40 pieds en usage dans tout le pays.
- L’établissement des prix est hautement concurrentiel et souvent dicté par ce que le producteur consent à payer ou est capable de payer. Les tarifs sont établis par le Gouvernement Malien, à 32 CFA’s (à peu près \$0.58) par KM/MT pour le transport du coton. La liste de tarif est convenablement calculée de temps en temps, étant basée sur le type de camion, les conditions de la route, et les prix du carburant, mais les tarifs ne sont pas souvent mis à jour. Les tarifs ne sont plus obligatoires et n’existent maintenant que pour mention, sauf pour les corporations nationales. Pourtant, si un producteur offre un taux plus bas de KM/MT, un camionneur acceptera souvent l’offre plus basse et surchargera son camion pour compenser la perte. Quel que soit le taux d’expédition mentionné, les camionneurs Maliens surchargeront presque toujours leurs camions pour capturer des revenus plus élevés.



Camions surchargés pleins de coton cueilli. Quelques camions sont surchargés d’au moins 50 pour cent de leur capacité

- Le chargement est rarement assuré. Les camions sont tenus de détenir des polices de collision et le coût de cette assurance est inclus dans le taux KM/MT. Pour les produits agricoles, les camionneurs transportant le coton maintiennent une assurance de 50,000,000 CFA (à peu près \$95,000).
- Pendant la saison de récolte du coton du mois l'octobre à février, les frais de camionnage pour les marchandises autres que le coton sont beaucoup plus élevés à cause de la vive demande de services de camionnage, et parce que la pénurie de camions en bon état crée une demande qui dépasse l'inventaire. De plus, la Compagnie Malienne pour le Développement des Textiles (CMDT) paie un taux correspondant plus élevé pour le transport du coton, attirant de ce fait les meilleurs de l'industrie de camionnage.

A.2. TRANSPORTEURS MARITIMES

- En tant que pays sans débouché maritime, Mali a accès à six différents ports de nations étrangères. Jusqu'à la guerre en Côte d'Ivoire, Abidjan était le port préféré et était pour de nombreuses raisons le port idéal pour les marchandises Maliennes. Récemment, d'autres ports ont été utilisés avec des degrés de succès variables.
- Dans l'environnement post-septembre 11, les lignes maritimes Nord-Sud entre l'Europe et l'Afrique Occidentale sont devenues très désirables en termes de sécurité, de tarifs de fret élevés, de profitabilité et de croissance et diversification potentielle en grandes lignes, groupes à logistique intégrée telles que Maersk-Seaboard, SDV (Bollore), P & O Nedlloyd, Cosco, et CMA-CGM. Ces grands groupes internationaux dominent tous les aspects de la chaîne de logistique, et ont investi en expansion et modernisation de leur flotte, de leur équipement portuaire, de leurs concessions de port et de rail, etc. A Mali, les acteurs principaux sont SDV (Groupe Bollore), Maersk-Sealand et P & O Nedlloyd, suivis de Messine, représenté à Mali par SNTT. Messine a une ligne de Dakar-Gênes-Barcelone afin d'apporter le coton Malien en Italie.
- Sur le marché Africain, P & O Nedlloyd, Maersk-Sealand et Safmarine ont formé une espèce de cartel nommé EWTA (Accord Commercial Europe Afrique Occidentale) et ont établi des tarifs de fret à un niveau élevé. Bien que n'étant pas membre officiel de EWATA, SDV suit le leader des prix avec des prix légèrement plus bas.
- Au lieu de ramener des contenants vides en Europe, CGM a inauguré une nouvelle ligne Abidjan-Tema-Lome-Cotonou-Lagos-Ho Chi Minh City, pour apporter des marchandises telles que le coton à l'industrie de manufacture textile d'Asie. Dix navires sont préposés à cette route avec une fréquence de 1 par semaine.
- En plus des tarifs élevés de fret, ces larges groupes cherchent des opportunités de profiter du processus de privatisation en participant dans des ports variés d'Afrique Occidentale (Dakar et Lome) et en participant aux concessions de chemins de fer pour dominer tous les maillons de la chaîne de logistique.

A.3. TRANSPORTEURS AERIENS DE CHARGEMENT

- Aujourd'hui, la plupart du fret se transporte sur des avions de passagers, sur des 737s et des 747s. Du fait que le passage d'entrée de ces avions n'est pas conçu pour le fret, le chargement doit être transporté en cartons et en palettes. L'ULD (Unité de Dispositif de Chargement) employée pour les navires marchands est trop large pour franchir les portes d'un avion de passagers. Ceci entraîne des frais supplémentaires de manutention, des pertes de chargement et des dégâts. Bien qu'ils couvrent un vaste réseau, les avions de passagers ont le désavantage de leur moindre régularité. Cela est dû au fait que les lignes aériennes gagnent davantage en transportant des passagers que des chargements – chaque fois qu'un choix doit être fait, le chargement est laissé. Cela est incompatible avec l'exportation de denrées périssables.
- Air France est le seul transport international aérien offrant une capacité substantielle pour l'Europe et un vaste réseau au-delà de Paris. La ligne aérienne jouit actuellement d'une forte dominance du marché surtout sur le marché de fret aérien pour l'Europe. A cause de sa structure de frais très élevée et donc de ses facteurs élevés d'opération sans perte, Air France tend à préférer une capacité limitée même au prix de se détourner de la demande. Les décisions d'Air France sur le vol et la capacité sont surtout fondées sur la demande de passagers et sur la demande de chargement Nord-Sud. Pourtant, à cause du fort déséquilibre de directions, Air France a un intérêt objectif à développer le trafic de chargement Nord-Sud et a déclaré qu'elle est disposée à faciliter les exportations Maliennes, telles que les denrées périssables, par air et consentirait à parrainer une association bien organisée d'horticulture.
- Actuellement, Air France transporte une moyenne de 4 tonnes métriques d'or par mois pendant toute l'année à Paris CDG et ensuite à Zurich. Air France est l'actrice cruciale pour exporter les légumes frais (haricots verts) et les fruits (mangues) par air. Le reste du chargement comprend: des pierres précieuses (malachite, opales), à expédier au marché d'Anvers en Belgique, en Allemagne, au Thailand, aux Etats Unis et en Afrique du Sud; des épices Africains et ingrédients alimentaires pour la diaspora Malienne en Europe Occidentale; des objets d'art et des bibelots faits par des artisans pour les marchés des Etats Unis et de l'Europe.
- En 2003, Air France décida de mettre fin à ses vols spéciaux de fret aérien à destination de et venant de Mali à cause du manque de demande suffisante. En conséquence, la capacité totale d'Air France pour le fret en termes de TKO est limitée à entre 15 et 20 MT par vol (selon le facteur de chargement de passagers). La capacité totale de chargement comprend 8 LD3 contenant, avec une capacité de 1.1 à 1.2 MT pour chacun, et une capacité supplémentaire de volume de 3 MT.
- Au cours des dernières années, Air Afrique, ligne aérienne multinationale de 13 nations Africaines francophones fut un contributeur de choix aux opérations de services de chargement aérien de Mali et eut un monopole de manutention de chargement aérien aux aéroports d'accès Africain tels que Dakar au Sénégal et Bamako à Mali. La ligne aérienne fit faillite en 2002 et ses biens furent liquidés. Il existe des projets de lancement d'une nouvelle Air Afrique (sans les vulnérabilités de l'ancienne Air Afrique), mais ils n'ont pas réussi à se matérialiser à cause de désaccords sur qui devrait payer la note pour

le plan social et pour déterminer si le candidat devrait recevoir des droits de vol exclusifs en compensation. Des discussions se poursuivent toujours de temps en temps, mais la brèche est rapidement remplie par de nouveaux transports régionaux basés dans des nations individuelles. Sabena et Swiss Air, deux lignes aériennes à large présence en Afrique Occidentale en termes de capacité de passagers et de chargement ont aussi fait faillite et ne volent plus entre l'Europe et Mali.

- Une nouvelle ligne aérienne Malienne, STA offre maintenant des vols directs de Bamako avec un Airbus A310 de location, avion de passagers ayant une capacité de chargement de cale de l'ordre de T par vol. Bien que STA ait eu un succès relatif en attirant des passagers Maliens par des billets à prix bas et par les grandes latitudes gratuites pour les bagages, les vols sont souvent annulés et STA doit encore s'organiser pour capturer une partie significative du marché de fret aérien, autre que le transport des passagers.
- Outre STA, il y a eu une profusion de lignes aériennes émergentes dans l'Ouest Africain Francophone, telle que Air Sénégal International, partenariat d'intérêts Sénégalais et de Royal Air Maroc, qui fournit un fort soutien commercial et technique. Il y a plusieurs projets de lignes aériennes de passagers parrainées par l'Aga Khan dans la sub-région de l'Ouest Africain. Beaucoup d'autres projets naissants, comportant les "réfugiés" d'Air Afrique ont été de courte durée du fait de grave insuffisance de capitalisation. .
- De plus, des transports Nord Africains, tels que Royal Air Maroc, Air Algérie, TunisAir, Afriqiyah, volent de Bamako à leurs nations respectives et fournissent des vols en Europe de leur base domestique. Leurs opérations, cependant, se concentrent surtout sur le trafic de passagers et leurs inventaires d'avions à rayon d'action moyen offrent relativement peu de capacité de chargement de cale. Les transports régionaux basés dans des pays francophones voisins de Mali comprennent Air Mauritanie, Air Guinée, Air Burkina, Air Ivoire et d'autres. Ils fournissent des vols entre Bamako et les capitales respectives de leurs nations. Ils ne participent pas de manière significative au marché de chargement aérien. Les lignes aériennes d'Ethiopie et les lignes aériennes du Cameroun et Ghana Airways sont également présentes à l'Aéroport International de Bamako et ont un petit potentiel de chargement.
- Des courriers aériens internationaux tels que DHL et d'autres réalisent également des avances dans Mali, et pourraient offrir une alternative viable pour les produits de haute valeur, tels que l'or ou les pierres précieuses, les bibelots chers, des produits vitaux ou de rechange urgents (e.g. , en cas de grève).

A.4. RAILWAYS

- Jusqu'en octobre 2003, la ligne de chemin de fer de 1228 km de longueur de Dakar-Bamako était opérée par deux compagnies auxiliaires à structure de direction jointe: la Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal (SNCS), qui opérait le segment sénégalais de 644 km; et la Régie Nationale du Chemin de Fer du Mali (RCFM), qui opérait le segment Malien 584. Du fait d'une direction médiocre, d'une incapacité de faire concurrence aux autres corridors de transport et de fournir une qualité satisfaisante de service et d'entretien de l'infrastructure, la compagnie Sénégalaise-Malienne perdit une partie significative du marché de transport de marchandises arrivant à ou partant de Mali. Une capacité limitée, un entretien médiocre, des déraillements de trains, des effondrements de ponts et des échecs

d'infrastructure contribuèrent à des retards qui amenèrent les expéditeurs de fret à re-diriger leur trafic de fret routier aux ports d'Abidjan, et à d'autres ports tels que Lome et Cotonou.

- En 2003, les gouvernements Sénégalais et Maliens firent un transfert d'équipement et de toutes les opérations de fret ferroviaire sur la ligne de Dakar-Bamako à un concessionnaire privé. La concession TRANSRAIL est une corporation mixte privée/publique dont le siège social est à Bamako et le centre technique principal à Thies (Sénégal). L'enjeu de majorité est détenu par le consortium CANAC/GETMA CANAC (Canadien) et GETMA (Français). CANAC, le partenaire Canadien est le subsidiaire d'une grande compagnie ferroviaire Canadienne. CANAC apporte de l'expertise sur les chemins de fer. GETMA, le partenaire Français est expert en transmission de fret et en construction. D'autres actionnaires comprennent: le Gouvernement Sénégalais (10 percent), le Gouvernement Malien (10 pour cent), des investisseurs privés Sénégalais et Maliens (20 pour cent) et des Employés (à peu près 9 pour cent). Le gouvernement se réserve la propriété des biens ferroviaires.
- L'inventaire roulant de TRANSRAIL comprend 16 locomotives périmées mais qui peuvent servir, et des commandes de neuf autres d'ici 2005, des wagons de marchandises, des wagons de marchandises couverts, des wagons à plateforme ouverte. Une nouvelle commande de 100 wagons à plateforme ouverte a été placée dernièrement.
- TRANSRAIL a lancé récemment un train unité spécial express pour les contenants, nommé 'le train vert.' L'idée de base est de sceller le contenant au point de départ, de former un train unité spécialisé pour ce trafic, et d'éliminer tous les arrêts et inspections jusqu'au port. Actuellement, pourtant, les trains express eux-mêmes s'arrêtent toujours deux fois à la frontière.
- TRANSRAIL est en train de publier la demande de propositions d'un système de télécommunications intégrant les technologies GPS, VHS et Iridium. Le nouveau système de télécommunications devrait avoir pour résultat une amélioration marquée de la surveillance et du contrôle des mouvements sur rail et une réduction des accidents.
- A titre de partie de l'accord de concession, TRANSRAIL s'est engagé à investir FCFA 40 milliards (à peu près US \$74 million) sur une période de 5 ans en dépenses de capital, y compris: la réhabilitation de l'écartement actuel d'un mètre de la ligne Dakar-Bamako (rail et ballast); l'acquisition de locomotives et d'équipement roulant neufs; et un centre de signalement et Contrôle.
- TRANSRAIL a commencé à mettre en pratique son plan de réhabilitation systématique de la voie, en commençant par les segments d'embouteillage les plus critiques. La section Deamou-Kayes a déjà été réhabilitée et la section Kidra-Tamba est actuellement en cours de réhabilitation.
- Avant la concession, le temps écoulé pour compléter un cycle de voyage aller et retour Dakar-Bamako-Dakar était 15 jours. A présent, le temps de rotation a été réduit à 7 jours, malgré la pénurie de locomotives et les problèmes de rupture qui sont fréquents. L'objectif est de réduire le temps de rotation à 6 jours (2 jours pour chaque voyage, et 1 jour à chaque station terminus).

A.5. AUTORITÉ ET OPERATEURS PORTUAIRES

Port d'Abidjan:

- Du fait de la guerre civile, les importations et exportations passant par le Port d'Abidjan ont baissé de manière significative en 2003. Avec le moindre flot de marchandises, l'autorité du port a offert de l'entreposage au rabais et parfois gratuit pour les marchandises transportées en passant par le port. Il se peut que l'autorité du port ait joué un rôle significatif dans le développement d'un système de convoi qui a grandement réduit les frais de paiements irréguliers. Ces mesures prises par l'autorité du port semblent payer des dividendes. Bien que nuls chiffres n'aient été publiés, le trafic du port a augmenté et Mali projette d'expédier à peu près 50% de son coton par Abidjan in 2003. Cette hausse de volume doublera presque la quantité de coton expédiée par Abidjan en 2003.
- Abidjan est un port relativement peu profond à 10.5 mètres. En conséquence, seulement et approximativement 200 contenants (à peu près 25 pour cent d'un vaisseau typique) peuvent être chargés sur un vaisseau océanique pour que le vaisseau puisse sortir du port. D'autres chargements sont pris à Tema, Lomé (avec une profondeur de 14 mètres), où à d'autres ports Africains pour pleinement charger le vaisseau. Le port a des amarrages assez nombreux pour 36 vaisseaux. Il a aussi deux amarrages exclusivement pour le chargement de fruits. Pour passer la Douane des fruits, Ivoire Logistique (compagnie Ivoirienne) prépare tous les documents nécessaires en forme automatisée. Le Bureau Veritas (BV) fait toutes les inspections et l'emballage de fruits Maliens. BV dirige aussi le bourrage des palettes de fruit et coordonne le chargement des contenants réfrigérés sur le vaisseau.
- La corruption au port est un problème majeur. L'Equipe TESS faisant l'étude du port fut honteusement sollicitée à chaque instant pour des "présents." Les exportateurs Maliens paient des droits irréguliers à chaque stade de la procédure d'exportation. Des droits irréguliers sont payés :
 - A la sécurité du port
 - Aux officiers d'inspection
 - Aux douanes
 - A l'Immigration
 - Aux officiels du port
 - Aux débardeurs
 - Aux dockers
 - Aux opérateurs de facilités d'entrepôt
- Le vol commis au port est un souci constant. Comme presque n'importe qui peut payer pour entrer dans le port, Abidjan ne peut guère être considéré sûr. Dans un effort visant à empêcher le vol de chargement, l'abordage du vaisseau par des passagers clandestins et par des prostituées, et pour prévenir des actes de terrorisme, le port place jusqu'à quinze officiers de sécurité engagés par le port sur chaque vaisseau pendant qu'il est dans le port. Les contenants sont souvent superposés sur le quai de chargement d'une manière qui fait un barrage efficace au vaisseau et qui force n'importe qui voulant aller à bord du vaisseau de le faire par la rampe principale à travers un centre d'entreposage. Des vaisseaux patrouillent

aussi les eaux autour des navires de chargement pour dissuader l'équipage de décharger le chargement par-dessus le côté haute mer du navire à un bateau en attente.

- Avec le chômage en Côte d'Ivoire, la main d'oeuvre dans les ports n'est pas un problème, d'autant plus que de nombreux travailleurs portuaires augmentent leur paie régulière au moyen de paiements irréguliers.



Coussinets de fruits en cours de chargement en contenants. (Abidjan)



Contenants réfrigérés en cours de chargement en bateau (Abidjan)

Port de Dakar:

- Agé maintenant de cent ans, Dakar (*Port Autonome de Dakar or PAD*) a été traditionnellement le seul port d'accès pour le commerce international de Mali jusqu'à ce qu'il perdît sa prédominance au profit d' Abidjan. Ses avantages principaux comportent:
 - Une location stratégique au carrefour de toutes les routes liens maritimes allant en Afrique de l'Ouest;
 - A l'intersection de routes de mer reliant l'Europe à l'Amérique du Sud et à l'Afrique du Sud et l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud;
 - Grand port le plus proche de Mali et dernière escale pour l'Europe en partant de la côte de l'Ouest Africain;
 - Liens intermodaux passant par la voie ferrée de Dakar-Bamako et routes vers l'arrière-pays Sénégalais; et
 - Situation politique relativement stable en comparaison d'Abidjan.

Le volume de trafic total PAT a augmenté de 7.2 millions de tonnes métriques en 1999 jusqu'à approximativement 10 millions de tonnes en 2003.

- Le Gouvernement Malien maintient une forte présence au Port de Dakar par l'intermédiaire de EMASE (Etablissements Maliens au Sénégal), l'entrepôt étant la propriété du Gouvernement Malien à Dakar. EMASE est dirigé par un Directeur, who répond au Directeur du Transport (Direction Nationale des Transports – DNT) au Ministère des Infrastructures et Transports. EMASE possède et dirige un vaste entrepôt qui a été agrandi récemment. Initialement, EMASE fut établi pour diriger toutes les opérations de logistique

relatives au coton, le transport par rail à Dakar, le chargement dans l'entrepôt de Dakar, la direction de l'inventaire, et l'horaire et la direction des départs de vaisseaux. Ses responsabilités furent étendues plus tard pour inclure toutes les marchandises d'importation et d'exportation à/venant de Mali qui passent par le Port de Dakar.

- Les marchandises se déplaçant vers et venant de Mali par le Port de Dakar bénéficient de traitement spécial, basé sur des accords entre les gouvernements Sénégalais et Maliens. Ceci comprend:
 - Accès prioritaire aux vaisseaux
 - Rabais de 20% sur les droits de location des facilités d'entrepôt
 - Rabais de 50% sur les droits de chargement et de déchargement
 - Allocation de 20 jours gratuits pour retards
 - Droit net par boîte contenant quel que soit le contenu
 - Exemption d'impôt sur la Taxe Valeur Sur-ajoutée (VA) sur les services du port
- La congestion est un problème majeur du port de Dakar. Une énorme explosion de population a accablé les routes dont l'ensemble arrive en forme d'entonnoir dans la péninsule où se trouve Dakar, ce qui cause un blocage massif. Seuls les camions à contenants de 20 pieds peuvent négocier leur passage au travers des routes et des rues étroites et lourdement encombrées. A l'intérieur du port, une organisation et des facilités inadéquates et une capacité limitée à l'entrepôt EMASE ont retardé le passage des marchandises. Les liens intermodaux sont en réparation. Par exemple, les voies ferrées menant au quai se sont enfoncées dans le sol, ne laissant pas assez de dégagement pour que les trains puissent arriver au quai, ce qui a entraîné des manques de promptitude dans le transbordement des marchandises.
- L'ensemble de deux années exceptionnelles du coton à Mali et la crise en Côte d'Ivoire ont exacerbé la congestion du port. Avec le surplus massif venu d'Abidjan (qui est trois fois plus grand que Dakar) Dakar n'a pas pu absorber l'augmentation soudaine de trafic et a souffert d'énormes problèmes de congestion sur tous les plans: - congestion de trafic aux routes extérieures d'accès, congestion à l'intérieur du port, entrepôts pleins à EMASE - et a éprouvé des retards. Certains chargements de coton ont été entreposés pendant des mois dans les entrepôts Maliens, avant d'être éventuellement expédiés.
- Les frais de transport sont plus élevés de Dakar à une variété de destinations au Nord que les frais de transport en venant d'Abidjan. Par exemple, l'envoi de marchandises à New York en provenance de Dakar coûte jusqu'à 63% de plus que l'envoi des mêmes marchandises à New York en provenance d'Abidjan, du fait d'un nombre de facteurs, tels que minces flots d'importation et trafic mal équilibré, économie d'échelle insuffisante, et réglementations et pratiques restrictives de la main d'oeuvre au Port de Dakar.
- Un plan de développement du port baptisé "Vision Stratégique pour le Port de Dakar 2010" vise à développer la "référence pour plateformes de logistique en Afrique." Le plan de développement du port pour la décennie comporte une route d'accès direct pour contourner les routes urbaines gravement congestionnées, l'expansion du terminal de contenants, et le développement de terminaux pour fruits et grains.

Port de Tema:

- Le Port Ghanaien de Tema est un port artificiel ayant un terminal de contenants et offre des facilités pour les contenants réfrigérés. La capacité du port est de 14 amarrages sous direction à la fois privée et publique. Le port a à peu près 1.7 million de mètres cube d'eau et comporte une cale sèche pour les réparations des navires.

Nation	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Burkina Faso	1,415	15,774	12,720	42,140	78,063	208,948	329,530
Mali				256	38,279	144,276	423,147
Niger	7,033	13,097	16,969	76,303	116,151	159,680	77,891
Autres	163	189	204	26,274	28,758	114,869	24,525
TOTAL	8,611	29,060	29,893	144,973	261,251	627,773	855,093

Source: Ports de Ghana et Autorité Portuaire

- L'autorité portuaire de Tema a fait un effort concerté pour attirer les chargements en transit allant à et venant de nations avoisinantes de l'Ouest Africain. Les services portuaires se sont améliorés pendant les quelques dernières années. En conséquence de ces efforts et du besoin de nations comme Mali de trouver une alternative à Abidjan, le trafic en transit a augmenté dramatiquement depuis 2000.
- Le port a une Division de Commercialisation séparée qui s'efforce d'attirer du commerce passant par Tema. Elle semble bien organisée et avait beaucoup d'information immédiatement disponible. Le port a des tarifs publiés mais offre des rabais spéciaux aux nations sans débouché maritime telles que Mali pour les encourager à venir à Tema (surtout avec la guerre civile en Côte d'Ivoire qui réduit l'accès d'Abidjan). Plusieurs services de valeur sur-ajoutée sont fournis aux nations de transit, tels qu'escorte par services de douane et sécurité jusqu'à la frontière de Ghana (en convois), des facilités d'entreposage spécial pour les grains, l'alcool, les denrées périssables (horticulture et poisson), des remises de transit pour exportateurs/importateurs afin de construire leurs propres facilités, etc. Le port considère aussi l'extension de la voie ferrée pour attirer davantage de trafic.
- L'Equipe TESS n'a pas vu de maisons d'emballage qui permettent aux exportateurs d'apporter leurs produits réfrigérés et de les mettre en contenants au port avant d'expédier le chargement.
- Un problème majeur du port est causé par les retards de la procédure d'importation parce que la plupart des receveurs n'ont pas de transport rapidement disponible pour vite enlever leurs produits de l'endroit d'abordage.
- La congestion reste un problème. L'Equipe TESS a observé de nombreux contenants en dehors du terminal des contenants dont la capacité était dépassée. Un second terminal de contenants est en cours de construction et sera prêt dans approximativement un an.

Port de Lome (PAT):

- Le Port Autonome de Lome (*Port Autonome de Lome – PAT*) se met en état d'être la Voie d'Accès des nations sans débouché maritime telles que Burkina Faso, Mali et le Niger. Afin de devenir plus attrayant et de compenser son handicap naturel, l'Autorité du Port de Lome, en coopération avec les forces de la loi et de l'ordre (police, gendarmerie et douanes) a développé le programme de "Solidarité de la Mer," système de convoi assisté pour faciliter l'accès à la mer des nations sans débouché maritime. Essentiellement, les camions en transit allant à ou venant de nations Sahéliennes sans débouché maritime sont groupés en convois quasi-militaires et accompagnés d'un fort contingent de loi et d'ordre, afin de fournir la sécurité aux marchandises et aux gens, un trafic plus fluide, une réduction du nombre de vérifications et une réduction des droits irréguliers. Le système a très bien fonctionné, d'après le Directeur résident de EMATO (*Etablissements Maliens au Togo*), l'entrepôt public Malien de Lome.
- Depuis la Crise Ivoirienne, la quantité d'importations Maliennes traitées par Lome a plus que doublé. Les exportations Maliennes en transit par Lome ont augmenté de presque 16 pour cent entre 2002 et 2003. A cause de la récolte annuelle exceptionnelle du coton et de la crise Ivoirienne, les flots d'exportation du coton ont été dirigés sur des ports alternatifs tels que Dakar, qui se trouvèrent vite saturés et le surplus alla à Lome.
- Malgré ses efforts méritoires et jusqu'à présent couronnés de succès, il est douteux que Lome puisse garder une partie substantielle du marché de trafic Malien, quand la situation RCI redeviendra normale et quand la voie ferrée Dakar-Bamako et les corridors routiers alternatifs seront pleinement réhabilités.

A.6. COMPAGNIES DE LOGISTIQUEServices Intégrés de Logistique:

- Les services intégrés de logistique de Mali sont les mêmes grands groupes qui s'occupent du transport maritime de l'Ouest Africain, c'est-à-dire Maersk-Sealand et SDV du groupe Bolloré. Il y a aussi un nouveau venu, le SNTT qui représente la compagnie d'expédition Italienne Messina. Les grands services intégrés de logistique sont orientés vers les grandes affaires (coton) et les expéditeurs du secteur officiel. A présent, les compagnies de logistique intégrée fournissent surtout des services fondamentaux qui satisfont les besoins du marché à évolution graduelle d'aujourd'hui. Ces fournisseurs de service offrent des prix plus bas aux clients en cumulant le volume et en négociant des tarifs plus bas avec les agences de transport. Ils fournissent le savoir-faire et les facilités à des destinations internationales, et dirigent les transactions domestiques qui exigent de l'expérience et du savoir pour faciliter, telles que la consolidation de chargement, les relations avec les agences de réglementation, et l'obtention d'équipement nécessaire pour le camionnage.
- De petits transmetteurs de fret local (*transitaires*) se font souvent spécialistes de petits marchés de niche. Capitole Transit est un des deux transmetteurs de fret qui ont un coffre fort sûr pour l'or à l'Aéroport de Bamako. Un autre mise sur son installation d'entreposage réfrigéré (possession rare à Mali) pour manier le marché d'exportation de denrées

périssables. Kene Transit est spécialiste du commerce frontalier Mali/Côte d'Ivoire. La plupart des autres essaient d'agir en bons à tout faire, avec modeste succès.

- Il y a un marché pour les fournisseurs de service de logistique à arrêt unique qui offre une meilleure régularité au moyen d'opérations intégrées, de technologie informatique supérieure et de meilleur contrôle de l'équipement. Cependant, ces compagnies qui offrent de tels services prennent un supplément que la plupart des exportateurs de Mali n'ont pas les moyens de payer. Maersk est une de ces compagnies qui a commencé à offrir de la logistique à arrêt unique et des services de transports venant de Mali. Pour 120 Euros par MT, Maersk chargera, transportera par camion, paiera toute l'assurance et les droits irréguliers, et entreposera au port jusqu'au départ toutes marchandises prises n'importe où à Mali pour exportation par Dakar. Pour un contenant de 40 pieds cela représente juste un peu plus de \$2,800. Bien que ce soit une somme considérable pour un exportateur Malien, on comprend que Maersk ait quelques clients qui utilisent le service parce qu'ils sont plus sûrs que leurs marchandises arriveront à destination en bon état, et cela vaut le prix plus élevé.
- De petits expéditeurs Maliens essaient de faire des économies sur les frais et cherchent des services de logistique selon le prix, faisant des affaires avec de petits transmetteurs de fret pour les formalités et font beaucoup de travail de logistique et de transport eux-mêmes. En conséquence, les expéditeurs achètent des services individuels à des fournisseurs différents, ce qui rend la coordination difficile.
- Il y a une résistance générale de la part de quelques exportateurs à l'achat de services de logistique. Par exemple, avec des marchandises périssables, les expéditeurs préfèrent garder le contrôle de leurs marchandises en tous temps, et n'ont pas l'habitude de faire confiance à une tierce partie pour s'occuper d'un bout à l'autre d'une transaction de logistique. De plus, les exportations sont plus centrées sur la réduction des frais de transport, tandis que la régularité et la qualité des expéditions sont secondaires pour beaucoup. En conséquence, la logistique n'est pas jugée source d'avantage concurrentiel.
- Les fournisseurs de service de logistique n'offrent guère "d'appâts" pour attirer de nouvelles affaires. Les quelques compagnies qui offrent principalement des services complémentaires font des rabais ou offrent de l'entreposage gratuit. La voie ferrée, par exemple, offre des contenants d'entreposage gratuits pour attirer des affaires de transport par rail à Dakar.
- Actuellement, les grandes compagnies de logistique intégrée comme Maersk et SDV préfèrent ne pas faire d'affaires pour certaines marchandises (e.g. les mangues) par terre/mer jusqu'à ce que le corridor Bamako-Abidjan redevienne (politiquement) régulier ou que la voie ferrée Bamako-Dakar soit pleinement réhabilitée, prête pour des trains de fret direct express outillés pour des contenants réfrigérés, et jusqu'à ce que les firmes de logistique soient elles-mêmes équipées ou aient accès à des chaînes réfrigérantes régulières.

Entreposage et Services de Chantiers de Contenants

- Très peu d'entreposage a lieu à l'intérieur de Mali. Les exportations de bétail se font principalement de Ségou et les bêtes restent à brouter jusqu'à leur chargement en camion. Les grains et les céréales arrivent en sacs de 100 kilogrammes (kg) par charrette à âne et sont chargées presque immédiatement sur les camions. Les mangues sont recueillies sur le côté de la route jusqu'à ce qu'elles soient chargées en camions et conduites à un point de

consolidation. Le coton est une des rares marchandises qui est entreposé, et une quantité significative est emmagasinée en plein air et exposée aux éléments.



**Coton à l'Entrepôt SDV au Port d'Abidjan
(La Facilité Contenait 80,000 TM de coton)**

- La plupart de l'entreposage des marchandises a lieu au port d'exportation. SDV, SAGA et SIMAT sont les plus grands transmetteurs de fret de la région et sont propriétaires de la plupart des facilités d'entreposage utilisées par les exportateurs Maliens. Comme l'entreposage est l'un des services "d'appât," il semble que toutes les compagnies d'entreposage des ports offrent de l'emmagasinage gratuit les premiers 30 jours. Le coton, exportation agricole principale, a une période d'emmagasinage moyenne de 90 jours. Les facilités d'emmagasinage froid pour les denrées périssables sont disponibles au port d'Abidjan. Deux transmetteurs sont équipés pour entreposer l'or dans des facilités spéciales à l'Aéroport de Bamako. Les entrepôts réfrigérés pour les mangues sont insuffisants.
- Les fournisseurs de logistique intégrée Maersk et SDV possèdent aussi et opèrent des entrepôts privés et des services de chantiers de contenants près de Bamako. Cependant, ils n'offrent pas encore de facilités d'emmagasinage froid. SDV a une petite facilité d'emmagasinage froid (3 contenants réfrigérés à l'Aéroport de Bamako).
- Le nouveau venu, SNTT est actuellement en train de finir son entreposage et sa facilité de chantier de contenants, sera bientôt muni d'une chaîne froide et fournira des contenants réfrigérés pour les produits horticoles et autres.
- Les exportations régionales telles que le bétail, ne sont pas entreposées et typiquement sont laissées à brouter sur le côté de la route, près du marché au bétail, sur une herbe quelconque qui se trouve là. Une fois vendu, le bétail est emmené directement à l'abattoir.
- Les grands expéditeurs et les compagnies d'inspection peuvent investir en leur propre infrastructure. A Abidjan, l'Equipe TESS a visité les quais aux fruits dirigés par le Bureau Véritas (BV). Les fruits attendant le transport sont emmagasinés dans des entrepôts BV réfrigérés. Les services BV à valeur sur-ajoutée comprennent l'inspection, le tri, et parfois, l'emballage des fruits. BV remplit aussi les contenants réfrigérés et surveille le chargement des contenants sur les vaisseaux.

A.7. DOUANES

- Etant donné la longueur et la porosité de ses frontières, l'agence douanière de Mali a un travail difficile. Bien que les frontières de la partie Nord du pays soient totalement impossibles à contrôler, les flots commerciaux à ces endroits sont minimes. Le bureau de la douane relève de la juridiction du Ministère des Finances, et est administré centralement, avec des succursales dans les secteurs isolés.

L'équipe TESS a trouvé des commentaires consistants et répétés sur les Douanes en tant qu'entrave du commerce. Les soucis principaux exprimés par la communauté des expéditeurs comprennent:

- Décrets arbitraires: les procédures des douanes sont souvent interprétées par des bureaux différents, en haut et en bas de la hiérarchie. Si un décret défavorable est rendu, les expéditeurs essaient une fois de plus, soit ailleurs soit en s'adressant à d'autres dans la hiérarchie.
- Pénalités Mal à Propos: des pénalités mal à propos sont imposées sans cause adéquate et des amendes sont extorquées, qu'il faut payer pour les faire annuler.
- Bien que les procédures de Mali aient été partiellement automatisées, toute une documentation en papier continue d'être jugée nécessaire, ce qui fournit toujours aux officiers un prétexte pour encaisser des droits irréguliers. La Douane est en train d'installer la nouvelle version du système ASYCUDA (SYDONIA en Français), système intégré de Douane. (Subvention Coopération Française). Les documents requis comprennent:
 - Certificat de qualité
 - Intention de License d'Exportation
 - Certificat d'Inspection
 - Certificat d'Origine
 - Documents Phyto-sanitaires
 - Déclaration d'Exportation
 - Connaissance

- Le droit normal facturé par les transmetteurs de fret pour la préparation de documentation d'exportation nécessaire est de \$11.50. La guerre en Côte d'Ivoire a amené certains transmetteurs de fret à suspendre provisoirement ces services. Au passage de la frontière Mali-Côte d'Ivoire de Sikasso, un seul transmetteur mercenaire reste pour offrir des services de documentation et le fait à des tarifs dix fois plus élevés que la normale.

- Pour recevoir le timbre et la signature des Douanes de Mali validant l'exportation, un exportateur paie \$3.80 en droits d'état, ainsi qu'une autre somme variant de \$2.00 à \$20.00 pour "droits de facilitation" négociés. De nombreux chauffeurs de camion essaient d'être les amis des officiers des Douanes pour faire baisser la somme du droit de facilitation qu'ils sont forcés à payer.

• CUSTOMS SERVICE IN MALI	• FEE
• Préparation de Documents	• \$11.50 to \$115.00
• Validation Douanière	• \$3.80
• Droits irréguliers perçus dans toute la nation	• \$10 to \$70

- Une fois les marchandises exportées, les copies en papier des documents recueillis par les Douanes sont envoyées au Quartier Général des Douanes à Bamako où des clerks tapent l'information manuellement dans les bases de données d'exportation. Les bases de données servent de dépôt pour toutes les statistiques officielles d'exportation de Mali.
- De multiples points d'arrêt des douanes existent à l'intérieur du pays pour vérifier la documentation requise . Une grande partie de la documentation étant préparée aux frontières, la sorte d'avantage fournie par ces points d'arrêt n'est pas claire. A chaque arrêt, les chauffeurs de camions sont sommés de négocier le paiement irrégulier jugé convenable avant de continuer leur chemin.



Point d'arrêt de vérification Interne Malien Passage Frontalier de Mali en Côte d'Ivoire

Côte d'Ivoire:

- Les Français ont investi dans l'automatisation des Douanes Ivoiriennes et en conséquence, l'agence is considérée hautement automatisée. Utilisant le "Système de Dédouanement Automatisé de la Marchandise" (SYDAM), toutes les exportations sont classées dans la base de données des Douanes Ivoiriennes.
- Le système de convoi a réduit les droits irréguliers d'approximativement \$460 à \$190 par camion. Les paiements sont divisés également parmi les rebelles de la Côte d'Ivoire du Nord et les loyalistes de la partie Sud du pays. On ne sait pas quelle portion de ces paiements allaient autrefois aux Douanes Ivoiriennes en comparaison de la tranche prise par les autorités locales. Néanmoins, des droits irréguliers supplémentaires sont payés aux Douanes au port d'Abidjan à raison de \$20.00 en moyenne.
- En dehors des procédés de paiements irréguliers l'Equipe TESS a entendu

CUSTOMS SERVICE IN CÔTE D'IVOIRE	FEE
La documentation peut comporter: la licence d'exportation, le certificat d'origine, le connaissement, le certificat de qualité, de l'information sur l'usine d'égrènement (coton), le numéro du camion et du propriétaire, des documents phyto-sanitaires.	\$19
Droits Irréguliers de Convoi	\$190
Droits de Douane	\$190
Autres Droits Irréguliers	\$20

peu d'anecdotes sur les problèmes avec les Douanes Ivoiriennes. Des plaintes plus graves ont été faites sur la corruption à l'intérieur et aux environs du port d'Abidjan.

Ghana

- Les procédures douanières à Tema, Ghana ont été récemment simplifiées et le logiciel utilisé pour la documentation s'appelle GC Net. Son accès peut être obtenu par des transmetteurs de fret exportateurs/importateurs, etc. Tant que la documentation est en ordre, c'est un procédé sans heurts. La documentation peut être commencée au bureau de l'exportateur avant l'expédition et quand les marchandises arrivent au Port, la documentation est prête. Même la documentation SPS est sans heurts tant que la qualité du produit est bonne. Quelques paiements irréguliers et négociations entrent dans le jeu si les documents ne sont pas en ordre ou si des déclarations fausses sont fournies.
- Le maniement de la documentation est simple et sans détours. Le problème pratique se produit pendant le mouvement réel du chargement parce que le port souffre d'une pénurie d'équipement pour déplacer le chargement. Un contenant importé met typiquement à peu près 2-3 jours pour sortir à partir du moment d'arrivée. Il y a beaucoup de concurrence parmi les expéditeurs et cela maintient la concurrence des prix et le niveau de la demande.
- Un nouvel élément introduit à Tema pour réduire le temps d'attente est la présence de facilités de scanners automatisées pour contenants de sorte que la vérification manuelle 100% n'est pas requise, ce qui augmente grandement le flot du trafic.

Sénégal:

- La réforme récente des douanes en 2000 eut pour résultat des améliorations substantielles de la procédure de sortie aux douanes de Dakar. Néanmoins, de nombreuses procédures de la douane restent complexes sans raison soit bureaucratique soit manuelle. Dans une étude d'ensemble (APIX) 52 pour cent de la communauté des affaires estiment que la douane est une des trois barrières administratives les plus importantes pour les affaires. Le vieux système d'ordinateurs faits à la maison est inadéquat et sera bientôt remplacé par un nouveau système d'ordinateurs, à l'aide d'une subvention de French Cooperation.
- Les droits illégaux de "facilitation" sont jugés être un grave problème par les utilisateurs privés du secteur.

A.8. FOURNISSEURS D'ASSURANCE

- A Mali les fournisseurs principaux d'assurance sont la Caisse Nationale d'Assurances et de Réassurance et AGF, Agence Malienne d'Assurances.
- Pour le transport de mer, l'assurance du chargement est obligatoire. Au Sénégal, SANAC, réincarnation récente de l'ancienne compagnie d'assurance, propriété de l'état, se spécialise en assurance de chargement maritime.

- Pour chargement aérien, les transports IATA tels qu'Air France, exigent que les exportateurs achètent de l'assurance. Les tarifs d'assurance pour fret aérien (SCI) sont établis à 75 FCA/kg (\$0.13) de fret pour tous types de fret.
- Peu d'expéditeurs autres que la compagnie du coton et quelques firmes relativement "grandes" du secteur officiel, se donnent le mal d'assurer la marchandise pour le transport terrien, car les *premia* pour le risque seraient de prix exorbitant, au moins à leur avis. Même les expéditeurs de denrées périssables ne prennent pas d'assurance pour le transport terrien. Le marché d'assurance pour chargement est très mince.
- L'assurance pour véhicules est obligatoire. Cependant, dans un secteur dominé par le secteur irrégulier, beaucoup de chauffeurs de camion prennent des raccourcis et n'ont pas d'assurance véhicule convenable.
- Les Règlements sur l'assurance chargement ont été harmonisées à l'UEMOA et même aux niveaux CEDAO. La police d'assurance pour la marchandise transportée n'est pas obligatoire et c'est la décision de l'expéditeur d'obtenir de l'assurance chargement d'une compagnie d'assurance.

A.9. ASSOCIATION D'EXPEDITEURS (CMC)

- Le Conseil Malien des Chargeurs (CMC) est une association regroupant tous expéditeurs, i.e., les exportateurs, importateurs et autres sources de décision engagés dans le commerce international. Le CMC a été créé pour assumer certaines des responsabilités de Direction Nationale des Transports dans un esprit de participation volontaire. L'association a été créée et a reçu une petite allocation budgétaire, mais n'a jamais reçu de cotisation des membres. Seul, un membre, la compagnie dirigée par le Président, s'est jusqu'à présent donné le mal de payer son droit de participation. Pourtant, la plupart des "membres" conviendraient que quelques unes des initiatives prises par son Secrétaire-Général avisé ont été extrêmement utiles, telles que la négociation du système de convoi pour les camions de Mali Côte d'Ivoire ou les négociations bilatérales les plus récentes sur la mise en pratique des traités de transport TRIE et TIE et de facilitation de transit. CMC fait des recommandations de pratique sur les affaires de transport et de transit.

A.10. ASSOCIATIONS DE CAMIONNEURS

- Il y a beaucoup de petites associations de camionneurs, et des tentatives ont été faites pour les regrouper en fédération représentative. Elles ont un rôle à jouer dans la préparation de tarifs de référence.

B. MILIEU D'OPERATIONS

De nombreux facteurs influencent la capacité quotidienne de fonctionnement et de concurrence. Ils comprennent les conditions macroéconomiques (e.g., fiscales, monétaires, commerciales et les pratiques de développement), les conditions microéconomiques (e.g. administration gouvernementale, infrastructure, réglementation, lois sur les impôts, finance, frais et disponibilité de facteurs ou production), ainsi que le niveau de stabilité politique. Les conditions macro-et micro-économiques favorables permettent aux leaders d'affaires de faire des choix sur où et

comment faire concurrence, dans quelles industries il faut être et comment mettre leurs compagnies en position. Cela affecte leur efficacité de mise de leurs plans en pratique, leur efficacité de direction de leurs opérations et leur capacité de réaliser des bénéfices de valeur sur-ajoutée.

Afin d'estimer la capabilité des fournisseurs de transport et de logistique de transporter les marchandises de manière efficace et économique, une observation de l'environnement des opérations de Mali est cruciale. Comme des analyses plus approfondies du climat général d'affaires et d'investissement de Mali peuvent se trouver dans d'autres études (telles que l'étude DTIS récemment publiée), la section suivante sera centrée surtout sur les facteurs directement pertinents au mouvement des marchandises.

Faible Climat Général des Affaires. Comme d'autres secteurs de l'économie, le secteur de transport et logistique de Mali fait face à de nombreux obstacles aux affaires. Ils comprennent le coût élevé et la disponibilité relativement faible de facteurs cruciaux de productions (e.g. énergie et télécommunications), un réseau d'infrastructure faible, une main d'oeuvre à basses qualifications (mais relativement bon marché) un accès insuffisant au financement, et un faible régime de réglementation et d'impôts. Ces problèmes sapent l'investissement et augmentent les frais encourus pour faire des affaires. Avant même de considérer les questions directement relatives au transport, la force de concurrence est déjà affaiblie.

Faible Pratique de Transport. De nombreux aspects internes des pratiques de transport de Mali ont un effet négatif sur le coût et la qualité des services de transport et de logistique. Par exemple:

- Les droits excessifs d'importation et autres taxes imposées sur l'importation de camions neufs et de pièces de rechange ont un effet négatif sur l'industrie de transport routier de Mali. Quelques compagnies ont évidemment réussi à négocier favorablement des tarifs de droits plus bas pour importer des camions multiples, pourtant les droits restent exorbitants pour un opérateur achetant un seul camion. En conséquence partielle de ces pratiques, une grande partie de l'inventaire de camions est âgée. D'après la Direction Nationale des Transports (DNT), en 2000, 83 pour cent des camions avaient plus de 15 ans.
- La structure des impôts domestiques sur les véhicules est stratifiée, accordant des traitements différents aux compagnies de camionnage selon le nombre de camions en opération. Pour ces firmes qui opèrent moins de trois camions, une taxe nette est appliquée; pour ces firmes qui opèrent plus de trois camions, la taxe est basée sur le chiffre d'affaires. Ce qui encourage une grande quantité de petites firmes, même si elles opèrent sous la même direction. Cela empêche le secteur de capturer des économies d'échelle.
- Bien que les tarifs de fret publiés par le Gouvernement ne soient plus obligatoires, ils sont toujours sujets à emploi par des para-étatiques tels que CMD, la compagnie du coton; bien qu'ils soient calculés correctement et qu'ils tiennent compte de l'état des conditions de route, ils ne sont pas mis à jour assez souvent, de sorte que les marges des camionneurs sont érodées quand le prix du carburant monte dramatiquement, comme c'est le cas actuellement.
- Les règlements sur chargements excessifs sont mal mis en vigueur. Cela sape la sécurité et accélère le délabrement des routes.

- Les règlements gouvernant la qualité des camions sont mal mis en vigueur, encourageant les firmes à continuer d'utiliser des camions âgés longtemps après leur terme de vie.
- Peu de stimulants existent pour développer des systèmes de logistique importants, tels qu'une chaîne froide de camions et contenants réfrigérants et un emmagasinage froid adéquat pour la consolidation de marchandises cruciales ou aux points de transfert. De même, il y a peu de stimulants commerciaux pour développer des inventaires de camions dernier cri.

Manque de Mise en Vigueur de Traités Intra-Régionaux. Mali est signataire d'un nombre d'organisations régionales, à savoir CEDAO et UEMOA, qui comportent des traités et des accords pour faciliter le transit des marchandises. En tant que nation sans débouché maritime, de tels accords sont cruciaux pour la capacité d'exportation efficace de ses marchandises par les ports de nations avoisinantes. En l'an 2000, plus de 40 pièces différentes de législation ou de réglementation régionale couvrant des sujets relatifs à la chaîne de transport et de logistique existaient. Elles comprennent le commerce de marchandises et de services, accès aux ports, transport, harmonisation des taxes, de nomenclatures douanières, accords de partage de marché pour le transport par camion de marchandises sélectionnées, etc. Avec le chevauchement d'organisations régionales qui se font concurrence pour avoir la prépondérance sur des questions cruciales, des conflits dans le cadre et l'application des accords sont inévitables. Ces traités et accords multilatéraux sont souvent transposés dans les lois nationales des membres d'état variés, avec parfois de vastes inconsistances et des interprétations divergentes.

Bien que Mali se soit efforcé d'adopter tous les règlements définis sous l'égide d'UEMOA et CEDAO, Mali a des difficultés considérables pour mettre de tels règlements en pratique. Les transporteurs Maliens font aussi face à une faible mise en pratique dans les nations avoisinantes. Des brèches dans l'application d'accords régionaux mènent inévitablement à des retards, à des frais supplémentaires et à l'incertitude parmi les fournisseurs de service de transport, les importateurs et exportateurs dans Mali ainsi que dans toute la région.

Des exemples à l'appui sont le TRIE (*Transit Routier Inter Etat*) et le TIE (*Transport Inter Etat*) qui sont des accords régionaux relatifs au transit et transport inter-états, et qui furent adoptés par tous les membres d'états dans le contexte d'CEDAO. La convention TRIE fut signée le 29 mai, 1982 et la mise en pratique fut prévue pour 1987. Le TRIE avait pour but de (d'):

- Assurer la sécurité de toutes marchandises en transit
- Interdire des contrôles intempestifs de la part de la police, la gendarmerie et des douanes
- Simplifier les formulaires de transit
- Harmoniser les règlements relatifs aux limites de chargement d'essieu
- Assurer un lien seulement
- Exiger seulement l'utilisation d'un seul document, appelé carte TRIE
- Développer une base de données efficace pour la planification du transport

La convention TRIE fut grossièrement ignorée de la plupart des pays pertinents au commerce de Mali à l'exception possible du Togo. Comme il est dit ci-dessus la convention TRIE interdit *inter alia*, les contrôles intempestifs de la part des douanes, de la gendarmerie et de la police. Un compte récent (avril 2004) montre que, sur le corridor routier Bamako-Dakar, les camions venus de Mali ont été arrêtés 33 fois et soumis à des contrôles de toutes sortes, entraînant une perte de 13 heures et des droits illégaux de facilitation de FCFA 155,000, tandis que si la convention

TRIE avait été appliquée, le camion n'aurait pas été arrêté plus de six fois. Plus récemment, les syndicats de camionnage Sénégalais, demandant un quota sur les affaires de camion d'exportation du coton de Mali, bloquèrent les camions Maliens pendant quelques jours, ce qui provoqua une nouvelle série de négociations sur la mise en pratique de la convention TRIE.

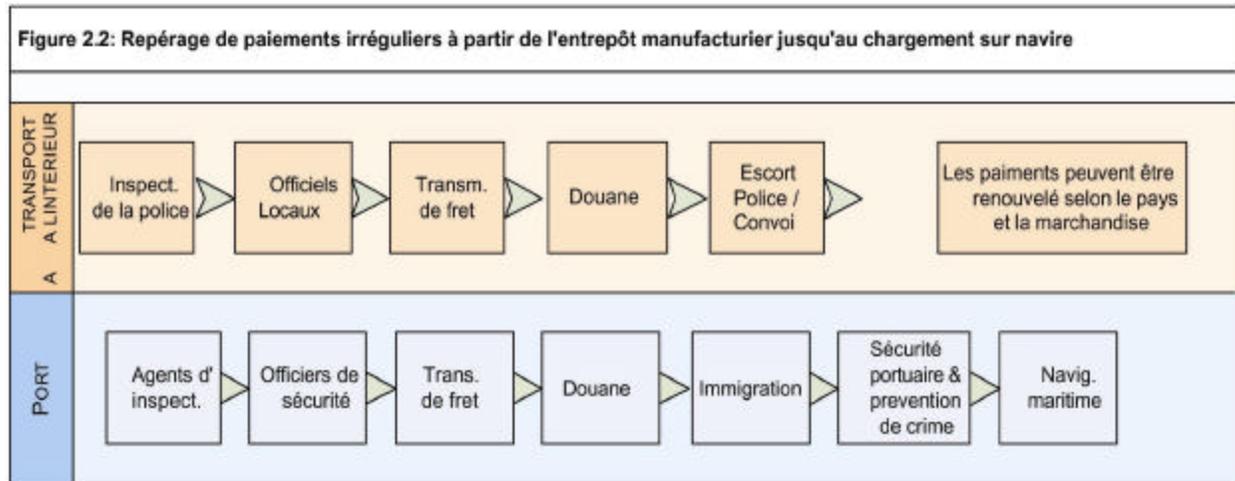
Des différences d'interprétation et d'application des conventions TRIE et TIE ont amené la prolifération d'accords routiers bilatéraux et d'accords ferroviaires, dont quelques uns sont parfois en conflit avec les conventions CEDAO ou UEMOA. D'après une étude récente de la Commission Economique sur l'Afrique (CEA), on estime que, dans UEMOA, seulement 30 pour cent des règlements gouvernant le transport routier sont sous-régionaux, le reste de 70 pour cent étant soit bilatéraux soit nationaux.(2)

Typiquement, les accords routiers bilatéraux spécifient comment les nations membres relatives à un corridor spécifique partagent les affaires de transit par camion, à la fois pour importations et exportations. Des barrages de route ont été érigés récemment par des camionneurs Sénégalais qui protestaient leur manque d'accès aux affaires de transport d'exportation du coton Malien en transit par le Sénégal. Ceci précipita une nouvelle série de négociations sur la mise en pratique de la convention TRIE.

Des négociations ont eu lieu dernièrement entre les autorités Sénégalaises et Maliennes et avec les associations commerciales pertinentes, telles que le Conseil Malien des Chargeurs (CMC), l'Association des Expéditeurs Maliens et des chambres de commerce pour vraiment mettre en pratique ces deux accords et pour résoudre d'autres questions relatives au quota de transport de coton Malien entre les camionneurs Maliens et Sénégalais. Des négociations similaires ont également eu lieu entre la Côte d'Ivoire et Mali sur le même sujet et sur la résolution d'autres questions bilatérales, telles que la ré-ouverture de circulation internationale. Paradoxalement, et grâce au nouveau système de convois à garde forte institué entre les différents protagonistes de la crise Ivoirienne et Mali, le coût de contrôles intempestifs en termes d'argent de "facilitation" ou de "protection" sortant-de-la-poche, en termes de temps perdu et de coût d'occasions dû au temps perdu, a été fortement réduit et institutionnalisé de facto.

Droits Irréguliers. Toutes les personnes interviewées par l'Equipe TESS ont répondu qu'elles paient des droits irréguliers à l'intérieur de Mali, de la Côte d'Ivoire, de Ghana, du Sénégal, du Togo et de la Guinée pour assurer que leurs marchandises arrivent à leurs destinations. Ces droits sont payés à une variété d'opérateurs de la chaîne de transport et de logistique depuis la police locale jusqu'à l'opérateur de la grue qui charge les contenants sur le navire. En général, les expéditeurs et les camionneurs ont peu de connaissance des règlements et procédures douanières, ainsi que de leurs droits en vertu des lois. Les contradictions entre les procédures de transit officiellement adoptées au niveau sous-régional et les procédures de transit nationales créent des problèmes de transparence. Cela donne à des officiers de police ou de douane sans scrupules l'occasion de ré-interpréter les codes en leur faveur et de les utiliser en guise d'outils pour faire pression sur l'utilisateur. Bien que des droits irréguliers soient payés à chaque stade, les droits proprement dits sont relativement bas en comparaison de la valeur des contenants sur le marché mais ils ajoutent des arrêts superflus, du temps, et infligent un fardeau aux affaires. D'habitude, le transporteur le plus bas d'une marchandise a la tâche de faire les paiements et les paiements irréguliers sont compris dans le tarif (e.g. les camionneurs, expéditeurs, agents

douaniers, etc.). Le Schéma 2.2 ci-après représente les différents points de paie pour une expédition typique:



Source: CARANA Recherche, Mali, juin 2004.

La corruption et le graissage de pattes sont tellement enracinés dans la culture Malienne qu'on peut facilement devenir indifférent au paiement de droits irréguliers et les accepter comme simplement d'autres frais d'affaires. Les hommes d'affaires sont tellement habitués aux paiements irréguliers que les paiements sont devenus de manière diplomatique "non officiels" ou "droits de facilitation." Quel que soit le langage, les paiements sont une couche de corruption qui représente une autre barrière et d'autres frais pour le commerce. Bien que ces paiements semblent dérisoires quand ils arrivent une ou deux fois, ils représentent la corruption poussée au pire parce que, bien que petits, ils sont très répandus et censés acceptables puisqu'il ne s'agit pas de grosses sommes d'argent. Collectivement, les droits peuvent constituer des frais significatifs ainsi qu'un obstacle au transport rapide des marchandises.

Sécurité. Le vol et la sécurité ne sont pas des problèmes majeurs à Mali. Il est rare qu'un camion soit piraté ou qu'un chargement soit volé. Quand un vol se produit c'est généralement en dehors de Mali et spécifiquement en Côte d'Ivoire, et dans une mesure presque insignifiante au Sénégal. En Côte d'Ivoire, les expéditions sont en sécurité relative grâce au système de convoi. Avant la guerre, les camions pouvaient se voir voler des chargements entiers selon la nature des marchandises transportées. Comme tant des produits exportés sont agricoles et sujets aux avaries, l'assurance est exorbitante pour la plupart des marchandises. En conséquence, quand une expédition est volée, la valeur du chargement perdu n'est pas recouvrable.

Considérations de Sécurité Internationale. Les exportateurs Maliens ne savent pas encore qu'ils vont faire face, tout comme le reste du monde en développement, à une procédure commerciale considérablement compliquée du fait de considérations qui ont été mises en place dans le monde post-11 septembre. Afin de réduire la possibilité que les terroristes utilisent le système de transport international pour faire la contrebande des armes de destruction massive à l'intérieur de leurs frontières, de nombreux gouvernements – particulièrement celui des Etats Unis – ont imposé des règlements de sécurité renforcés qui vont présenter des difficultés pour les réseaux de commerce et de distribution du monde entier. Les développements importants comprennent:

- **Règle 24-heures d'Avance du Manifeste** – La nouvelle règle “24 heures d’avance du Manifeste” est au coeur de ce nouvel effort de scruter tout chargement avant qu’il soit chargé au port initial de départ. Les transporteurs et les transporteurs en commun n’opérant pas de vaisseaux doivent fournir les détails complets du chargement y compris le nom de l’expéditeur et celui du destinataire, de complètes descriptions commerciales de la marchandise, le poids exact et le nombre des unités, ainsi que les numéros des sceaux affichés sur le contenant chargé. Ces déclarations de chargement doivent être transmises aux Douanes et aux bureaux de Patrouille Frontalière au port de déchargement 24 heures avant que le chargement soit chargé à bord du navire à un port d’origine étranger. Cette nouvelle règle a des effets potentiellement significatifs pour les ports qui sont congestionnés et qui ont un espace d’entroposage limité, comme de nombreux ports Ouest Africains ou comme les expéditeurs qui transportent des denrées périssables et n’utilisent pas de chaîne froide convenable.
- **Programme C-TPAT.** – Dans un effort de renforcer l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement et la sécurité frontalière, les Douanes USA ont aussi mis en place un programme mixte d’affaires-gouvernement pour rendre plus étroite la coopération entre les officiels frontaliers et les expéditeurs internationaux. Le programme de “Partenariat Douanes Commerce Contre le Terrorisme” (C-TPAT) reconnaît que la coopération efficace à la frontière compte sur les ultimes propriétaires de la chaîne d’approvisionnement, importateurs, transporteurs, courtiers, opérateurs d’entrepôt et fournisseurs. La certification conforme au programme C-TPAT aura pour résultat des mouvements plus rapides de chargement et un nombre réduit d’inspections au cours de la procédure de cible.

La Sécurité à l’Aéroport de Bamako est minime et l’aéroport a besoin d’être équipé de grands scanners de chargement. Le manque de standards de sécurité de chargement (standards US FAA et US TSA) pourrait décourager les lignes aériennes qui autrement pourraient fournir des services de fret aérien.

Main d’oeuvre. Les syndicats du travail des chemins de fer et des ports sont actifs au Sénégal et en Côte d’Ivoire et les grèves affectent souvent le mouvement des marchandises passant par les ports et les corridors de transport. Trois mois après avoir pris la concession ferroviaire, la nouvelle direction de TRANSRAIL dût faire face à sa première négociation relative aux salaires et autres affaires de rétribution. La direction de TRANSRAIL essaie de persuader les syndicats de simplifier la structure de rétribution très compliquée, laquelle est fondée sur l’ancienneté et sur des critères sociaux au détriment de salaires basés sur le rendement et les stimulants. Les camionneurs Sénégalais ont récemment bloqué les camions Maliens de coton sur la route de Dakar, exigeant d’obtenir leur “juste part” de cette affaire.

Incompétence Logistique. L’incompétence abonde dans les flots de produits de Marchandises Maliennes. Peut-être aucune n’est plus déconcertante que celle des déplacements de bétail Malien. Le point de consolidation et le marché d’exportation du bétail étant situés à Ségou, les bouviers déplacent littéralement leur bétail à pied sur une distance allant jusqu’à 160 milles pour aller à Ségou. On peut difficilement placer un montant de coût sur le déplacement du bétail parce que les bouviers n’attribuent aucune valeur à leur temps. Pour eux, il n’y a pas d’occasion perdue. Il est aussi virtuellement impossible de déterminer la quantité d’amaigrissement du bétail forcé de marcher 160 milles pour être ensuite transporté au marché par camion.

Même avec le traitement de préférence dont jouit CMDT, le coton n'est que légèrement moins inefficace. Il y a dix-sept usines d'égrènement à Mali et cinq pour chaque sont situées à Koutiala, Fana, et Bougouni. Une fois consolidé, le chargement du coton peut être transporté jusqu'à 120 milles à une usine d'égrènement pour seulement retourner alors par le même chemin pour l'exportation. Même avec ce manque de promptitude, les usines d'égrènement semblent être bien situées sur des routes entretenues et navigables. Ajoutés aux frais de logistique sont les besoins d'entreposage.

Le manque de promptitude du transport pour les Mangues a eu pour résultat un gaspillage considérable. Les mangues de plus haute qualité sont livrées par fret aérien. Mais, à moins que le producteur soit situé près de l'aéroport de Bamako, le fret aérien n'est pas une option. La livraison au port d'Abidjan ou de Dakar en camion non réfrigéré cause 70 pour cent de fruit avarié. Par contre, les mangues transportées par camion réfrigéré aux quais des fruits spécialisés d'Abidjan restent frais pendant une période allant jusqu'à deux mois. La voie ferrée a amélioré la qualité des mangues en réduisant la perte causée par les avaries. Pourtant, les défauts de logistique en emballant les mangues dans un contenant de 40' auront pour résultat 10 pour cent des boîtes (500 de 5,000 boîtes) écrasées en transit.

L'exigence de Documentation EU haute barrière pour les exportateurs horticoles. Les clients institutionnels et les clients de détail des nations développées exigent de plus en plus que leurs produits soient conformes à des codes de conduite internationalement-acceptés relativement à des standards dans le domaine technique, le domaine de l'environnement, et dans le domaine social au sujet des droits humains, des justes pratiques de travail, de la direction de l'environnement et de l'alimentation ainsi que de la nourriture saine et de l'hygiène. Les agents de règlements E.U. surveillent étroitement les importations d'aliments et imposent de strictes exigences de documentation pour protéger contre l'emploi d'antibiotiques interdits, contre la salmonella et d'autres maladies. Les nouveaux règlements EU relatifs au repérage vont probablement imposer un fardeau insurmontable aux petits exportateurs Maliens de mangues et d'autres produits horticoles frais, qui reçoivent leurs provisions d'une variété de petits collecteurs et de petits producteurs.

Faibles Pratiques Agricoles. Bien qu'on dise souvent que Mali est une des nations plus pauvres du monde, il est riche en ressources naturelles et son potentiel agricole peut être développé davantage. Le coton est la marchandise qui reçoit le plus d'attention du gouvernement et qui reçoit un traitement préférentiel. Cependant, le bétail et les mangues sont produits en grandes quantités, mais reçoivent peu de soutien gouvernemental de leur exportation. En conséquence, tous deux sont sujets à des quantités non nécessaires d'avaries et de pertes. Il y a une collaboration insuffisante avec les producteurs, et un manque de compréhension commerciale.

Le bétail, par exemple, est considéré prestigieux et donc vendu seulement pour répondre à la demande sans qu'on pense à maximiser les marges de coût par unité. En plus de pratique d'exportation améliorée le gouvernement peut s'engager dans l'éducation fermière commerciale pour aider à faire la transition de fermes familiales au commercialisme. Le mouvement au commercialisme peut s'avérer difficile à cause de certains aspects familiaux sociaux bien ancrés dans la culture Malienne. De plus, un relâchement des exigences de tarif pour des machines

agricoles d'occasion et d'après le marché pourrait créer une industrie qui autrement n'existe pas. Le crédit est presque nul pour les producteurs de bétail parce qu'ils ont de mauvais antécédents de paiement des créances. Quand le bétail arrive à Abidjan after un voyage de trois jours, le bétail est vendu au crédit aux abattoirs pendant une période d'une à deux semaines. La moitié du montant du crédit sera payée par l'abattoir en une ou deux semaines à la suite de la vente au crédit. Avec un manque de mécanismes de mise en vigueur de paiement, les producteurs de bétail peuvent ne jamais recouvrer 10-15 pour cent du crédit qui leur est dû. Cette dette non recouvrée représente le frais logistique le plus lourd.

La pratique du gouvernement au sujet de la promotion des mangues reste à être articulée. Il y a une aide considérable de la part de donateurs internationaux et une association a été créée dans le but spécifique de promouvoir les exportations Maliennes.

Bien que les pratiques agricoles peuvent ne pas affecter directement le mouvement des marchandises, le manque de pratiques cohérentes envers les exportations agricoles les plus importantes peut affecter la coordination de la chaîne d'approvisionnement nécessaire non seulement pour assurer l'exportation rapide et efficace des marchandises ou des matières premières, mais aussi le mouvement rapide et efficace des consommations les plus importantes.

SECTION 3: FRAIS DE LOGISTIQUE ET TRANSPORT COMMERCIAUX

En recueillant les données sur les frais relatifs de services de commerce, on peut repérer avec précision les secteurs spécifiques de problèmes, et prioriser les occasions d'action. La section suivante explique la méthodologie et les déterminations d'une étude de repérage de frais effectuée pour analyser la force de concurrence relative des services Maliens de transport et de logistique pour les produits d'exportation les plus importants.

C. METHODOLOGIE

Les mesures suivantes furent prises:

- i. L'étendue de l'analyse fut définie: Les transactions commerciales internationales qui représentent les marchandises, routes, et transactions furent définies;
- ii. Les sources de données et de personnes à potentiel d'interview furent identifiées;
- iii. Les frais réels et les détails de transaction furent captés au cours d'interviews, par recherche de documents, visites sur place et suivi; et
- iv. Analyse des données et déterminations enregistrées.

C.1. DEFINITION DE L'ETENDUE D'ANALYSE

C.1.1 Marchandises Sélectionnées:

Les marchandises furent sélectionnées d'après les critères suivants:

- Une histoire de l'exportation, ou preuve d'intérêt croissant à l'exportation de cette marchandise. Par exemple, les exportations internationales et régionales sont considérées.
- Gros volumes de commerce.
- Etude des modes de transport les plus populaires.
- Etude raisonnable des routes de commerce et des blocks commerciaux les plus populaires.

En plus de ces critères, les volumes d'exportation furent examinés pour identifier les endroits où la pression des prix était évidente. On s'attendait à ce que cela explique si, et comment, les fournisseurs pourraient améliorer leurs bénéfices en poussant à l'innovation de procédures post-production – telles que le transport, la logistique, l'emballage et la commercialisation.

D'après ces critères, le bétail, le coton, l'or, les animaux et le fret de toutes sortes furent sélectionnés pour l'analyse pour les raisons suivantes:

Coton:

- Le coton est la seconde exportation de valeur principale après l'or et l'exportation principale au point de vue de volume d'exportation. Mali est normalement le plus grand producteur de coton de la Zone du Franc.

- Le coton est exporté par transit international en passant par différentes nations de transit, et par des corridors et modes de transport différents.
- Le coton est le produit agricole le plus évolué et le plus organisé, recevant beaucoup de l'attention publique et privée accordée à toute la chaîne de logistique d'approvisionnement en comparaison d'autres produits.
- Des accords de préférence commerciale tels que l'Acte de Croissance et Opportunité Africaines (AGOA) fournissent une ouverture à l'émergence d'une industrie régionale textile et vestimentaire. Le coton Malien étant reconnu pour sa haute qualité et ses frais de production étant peu élevés, il pourrait devenir partie intégrale de la chaîne d'approvisionnement.

Bétail:

- Le bétail représente l'exportation la plus importante de Mali et la production des animaux rend raison d'à peu près 20 pour cent du GDP en une année moyenne.
- L'industrie du bétail est une source importante de revenu au Mali du Nord et dans les environs du delta intérieur du Niger.
- Comme la valeur d'ensemble du bétail en tant que marchandise est basée sur le poids et sur la qualité, les conditions d'expédition (vivant ou abattu) ont un effet sur ces facteurs.
- Le secteur du bétail est à la fois officiel et non officiel. Les statisticiens gouvernementaux estiment que le nombre réel des exportations de bétail peut être deux ou trois fois plus grand que ce qui est officiellement enregistré.

Mangues:

- Bien qu'elles ne représentent qu'une très petite portion de la valeur d'exportation totale, les mangues ont un fort potentiel d'exportation croissante fondée sur un avantage comparatif, et sur une excellente qualité de produit brut. La croissance du secteur pourrait avoir un effet significatif sur les emplois et sur les revenus.
- En tant que marchandise horticole périssable, l'exportation des mangues suscite un nombre de questions et de difficultés relatives à l'emballage, à l'entreposage, aux avaries infligées en transit, et à la vitesse-au-marché. D'autres marchandises horticoles périssables pourraient tirer profit de cette analyse.
- Les exportations comportent plusieurs alternatives modales ou multi-modales: transport routier pour les exportations de la subdivision de région, route/air, route/maritime ou route/rail/maritime pour les exportations aux marchés Européens.
- Le développement des exportations de mangues est une partie intégrale et importante de la stratégie USAID de Mali.

Or:

- Mali est le second exportateur d'or en Afrique. L'or représente une source cruciale de revenu d'importation du gouvernement, et est le receveur principal d'investissement étranger direct. Les gains produits par l'or ont un effet considérable sur le bilan de Mali.

- Le secteur officiel de l'or emploie plus de 3,000 Maliens.
- Mali est un des producteurs d'or les moins chers et a un avantage de comparaison.
- L'or est significatif en tant que l'une des marchandises peu nombreuses exportées par air (diamants, pierres précieuses, etc.).

Fret de Toutes Sortes (FAK):

- L'analyse d'expédition de fret de toutes sortes permet une comparaison des frais de transport variés d'un pays à l'autre, et fournit dans une certaine mesure une ligne de base pour l'exportation des marchandises.
- En cas d'émergence d'un nouveau produit d'exportation Malien (tel que marchandises manufacturées), les frais de transport FAK seraient un domaine logique pour commencer à estimer les frais de transport de cette marchandise.

C.1.2 Etendue des Activités de Chaîne d'Approvisionnement Sélectionnées:

L'analyse s'est concentrée sur les frais de transport et de logistique à partir du producteur jusqu'au premier point de terre de la nation de consommation. La chaîne d'approvisionnement étendue n'a pas été considérée au-delà de ce point pour réduire la complexité inhérente de l'analyse et pour maintenir la consistance entre les études de pays. Les flots de chaîne d'approvisionnement varient considérablement entre les marchandises variées et les rendent impropres aux comparaisons. Même avec une seule marchandise, les flots de produits suivent de nombreuses pistes dans leur transit depuis les importateurs jusqu'à leurs clients avec de multiples étapes de valeur sur-ajoutée ce qui rend la comparaison difficile. La tâche de suivre chaque étape de chaque produit exigerait une recherche extensive et qui prendrait beaucoup de temps, ce qui mène au-delà du champ de cette étude.

En conséquence, les frais de transport et de logistique en amont à partir du producteur sont compris dans les frais de terre des importateurs, et ne sont pas isolés spécifiquement pour cette étude. Dans le domaine de concentration défini, les frais de terre pour les différentes marchandises d'exportation furent examinés du point de vue de l'importateur d'outremer. Bien que cette méthode fournisse un outil de mesure commode et commun, les marchandises livrées FOB exigent une étape supplémentaire pour identifier les tarifs de transport dominants pour le fret international.

Routes Commerciales Sélectionnées et Modes de Transport:

Les routes de transport les plus communément utilisées furent sélectionnées pour l'analyse. Bien que les plus grands acheteurs de produits Maliens soient des nations Européennes, le coton est expédié principalement à des nations Asiatiques et du Proche Orient (Chine, Thailand, Malaisie, Inde, Pakistan, Vietnam) où sont situées les usines de textiles. Une partie du coton est transporté directement en Europe; surtout en Italie. Les fruits et les légumes sont exportés principalement en Europe, et l'or est expédié par air de Mali à des destinations Européennes. L'analyse reflète un domaine de couverture par transport multi-modal (terre et océan) et par transport aérien pour l'or et les mangues.

MODE	DESTINATION	EUROPE	ASIE/ASIE PACIFIQUE	AMERIQUE LATINE AUSTRALIE
Air		◆		
Multi-modal (Terre+ Océan)		◆	◆	◆

Les frais de logistique et de transport alternatifs furent examinés dans la mesure du possible. Ceci comprend les routes alternatives pour la même destination, ou l'utilisation de modes ou de fournisseurs de transport alternatifs.

C.1.2 Candidats à l'Analyse Sélectionnés:

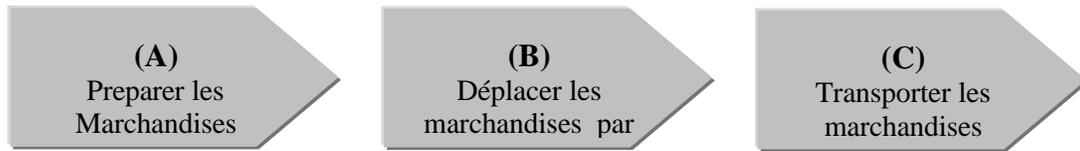
Les candidats finals sélectionnés reflètent la route, la marchandise et les considérations de mode esquissées dans les critères de selection fournis plus haut.

Produit	Origine	Pays de Transit/Port	Destination Finale
Marchandises Agricoles Voyageant en Camion			
Coton	Sikasso, Mali	Abidjan, Côte d'Ivoire	Shanghai, China; Lam Chabang, Thailand; Ho Chi Minh City, Vietnam; India
Coton	Sikasso, Mali	Lomé, Togo	
Coton	Sikasso, Mali	Lomé, Togo	
Coton	Bamako, Mali	Dakar, Sénégal Abidjan, Côte d'Ivoire	
Agricultural Goods Traveling by Rail			
Coton	Bamako, Mali	Dakar, Senegal	Shanghai, China; Lam Chabang, Thailand; Ho Chi Minh City, Vietnam; India
Exportation Aérienne de Chargement			
Or	Bamako, Mali	-	Suisse
Mangues	Bamako, Mali	-	Paris, France
Exportations Régionales			
Bétail	Ségou, Mali, Mali	-	Abidjan, Côte d'Ivoire
Fret de Toutes Sortes (FAK)**			
FAK	Bamako, Mali	Abidjan, Côte d'Ivoire	Santos, Brazil; Rotterdam, the Netherlands; India; and Shanghai, China.
FAK	Bamako, Mali	Dakar, Senegal	
FAK	Bamako, Mali	Tema, Ghana	
FAK	Bamako, Mali	Lomé, Togo	

C.1.3 Définitions and Catégories de Frais

L'équipe a développé un cadre extensif d'analyse de frais pour capturer l'information. On s'attendait à ce que les frais ne soient pas toujours connus, disponibles ou partagés dans le domaine, si bien qu'une variété de méthodes pour préciser ou estimer seulement l'information la plus pertinente fut appliquée. Par exemple, les données de frais furent parfois fournies de telle sorte qu'il était impossible d'isoler les sous-éléments des frais. L'objectif d'ensemble était de développer une image exacte des questions de commerce international et de logistique pour Mali, et cela fut le guide d'analyse des données. On aborda l'examen des frais de transport et de logistique en se basant sur l'activité. Les activités de la procédure d'exportation furent réduites à trois étapes principales, qui illustrent la procédure des marchandises allant du producteur à l'acheteur. Ces frais sont discutés ci-après.

PROCEDURE D'EXPORTATION



A) Préparer les marchandises au transit: Les activités préalables de l'expédition, qui comprennent la consolidation, l'emballage et l'entreposage d'un produit, le transport à l'exportateur et toute la documentation, sont un déterminant important des frais de logistique. Certaines marchandises exigent une procédure compliquée et peu rapide de consolidation. L'emballage peut être un aspect important du coût de fret à l'étape précédant l'expédition. L'emballage peut réduire les avaries qui se produiraient autrement, surtout pour certaines marchandises en transit, telles que les mangues. Certaines marchandises sont emballées avant le transport par terre (ballots de coton), tandis que d'autres sont transportées "telles qu'elles" pour être raffinées (or) ou abattues (bétail). D'autres, telles que les mangues, peuvent être emballées avant le transport par terre ou par mer, ou transportées en gros pour emballage ou traitement ultérieur.

B) Transporter les marchandises à un port international. Ceci comprend les frais de transport et de logistique avant expédition internationale. Le transport des marchandises à un port international comporte le transport des marchandises par terre à un de six terminaux possibles de ports étrangers où les marchandises feront leur transit final. Dans le cas de cette étude, cela comprend non seulement les frais de déplacement du fret, mais aussi d'entreposage, de manutention, les frais de port, les droits de sûreté, la documentation des douanes, etc. Les frais de préparation de la documentation et les frais de camionnage constituent la plupart des frais de cette catégorie. Il est important de noter que la documentation est préparée deux fois pour certaines marchandises car les marchandises Maliennes ne peuvent faire leur transit final qu'après avoir franchi une frontière étrangère. Les droits irréguliers peuvent être significatifs et ajouter du temps et de la lenteur à la procédure de transport.

C) Transporter les marchandises à la nation destinataire: Cette dernière étape comporte l'expédition internationale ou "déplacement" des marchandises. Parfois ces frais tels que l'assurance, la manutention, les droits portuaires, les services, etc. peuvent être inclus dans l'ensemble de tarif de fret, ou séparément en d'autres cas pour les fournisseurs de services et la chaîne de logistique particulière.

Ces trois étapes principales tiennent compte de la majorité des frais directs relatifs à une transaction commerciale internationale typique. En outre, il peut y avoir des frais supplémentaires relatifs aux facteurs indirects, tels que les avaries.

C.2. SOURCES DE DONNÉES

Les frais réels et les détails de transaction furent captés au moyen d'interviews, de recherche avec documents, de visites sur place et de suivi. L'Equipe TESS conclut des entrevues en tête-à-tête avec plus de cinquante entités dans tout Mali, la Côte d'Ivoire, le Sénégal et Ghana. Les entrevues typiques durèrent une heure et comportaient souvent par la suite des visites

téléphoniques ou personnelles. Les agences et entités faisaient partie du mélange d'interview suivant:

Secteur Privé

- Fabricants & Producteurs
- Lignes d'Expédition Océanique
- Fournisseurs de Services de Logistique
- Opérateurs Portuaires
- Compagnie de chemins de fer et de camionnage
- Consolidateurs
- Transmetteurs de Fret
- Fournisseurs de Service de Courrier Aérien
- Compagnies d'Inspection pré-expédition
- Usines d'Égrenement du coton et installations d'Entreposage
- Compagnies d'entrepôts
- Chambre de Commerce
- Association d'Expéditeurs
- Association de Camionneurs

Secteur Public

- Bureau du Président
- Ministre des Transports
- Douanes
- Ministre de l' Infrastructure
- Ministre du Bétail et de la Pêche
- Ministre de l'Agriculture
- Bureau de Statistiques (DNSI)

Communauté Internationale

- UNCTAD
- World Bank
- Communauté Européenne
- USAID / Commerce Mali
- Commission Française de Commerce.

D. DÉTERMINATION DE FRAIS

D.1. TOTAL DES FRAIS

Les frais d'ensemble de transport et de logistique pour le panier de marchandises varie grandement, les différences étant apparentes dans la marchandise exportée, la destination, les modes de transport et de route utilisés. Le total des frais de transport d'exportation sélectionnées de Mali, en tant que pourcentage de valeur sur le marché, variaient de moins de un pour cent pour l'or, 13 à 19 pour cent pour le coton, jusqu'à approximativement 74 pour cent pour les mangues expédiées par air. Dans la plupart des cas, une grande portion du total des frais de logistique et de transport encourus par les exportateurs se produit à l'intérieur de Mali et/ou de la nation portuaire avant l'expédition internationale et les frais de fret océanique, dépassant 60 pour cent pour un nombre de marchandises et de routes.

D.1.1 Coton

Le coton est exporté à des destinations internationales par route, rail et par des modes de transport de mer. L'exportation du coton comporte généralement les étapes suivantes:

1. Des camionneurs sous contrat CMDT recueillent la récolte. Les camions sont souvent surchargés et ne sont pas toujours couverts pour protéger le produit contre les éléments.
2. Le coton est livré à des usines d'égrenement (Koutiala, Bougouni, Fana sont les plus grandes) où la fibre est égrenée, pressée, et emballée en ballots d'approximativement 225kg. Le coton est souvent emmagasiné en plein air en attendant l'exportation.
3. La documentation douanière est préparée.
4. Le coton est transporté par terre à l'un de quatre ports – Dakar, Abidjan, Tema ou Lome. Le coton exporté via Dakar est principalement expédié par rail, les camions sont utilisés pour

transporter à d'autres ports. Le coton transporté par camion est parfois transporté dans des contenants scellés de 40' et parfois aussi transporté en camions ouverts recouverts d'une bâche. Plus de 87 pour cent des exportations de coton sont transportées en camion.

5. Le coton est expédié à des destinations internationales via transport maritime.

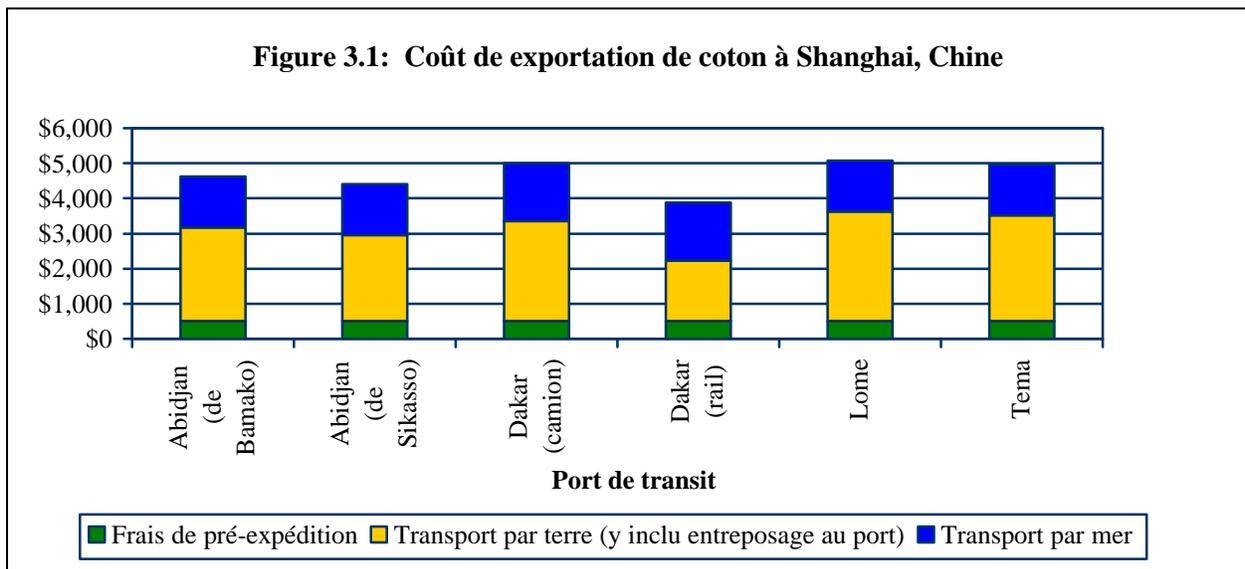


Procédé de Mise en Ballots du Coton

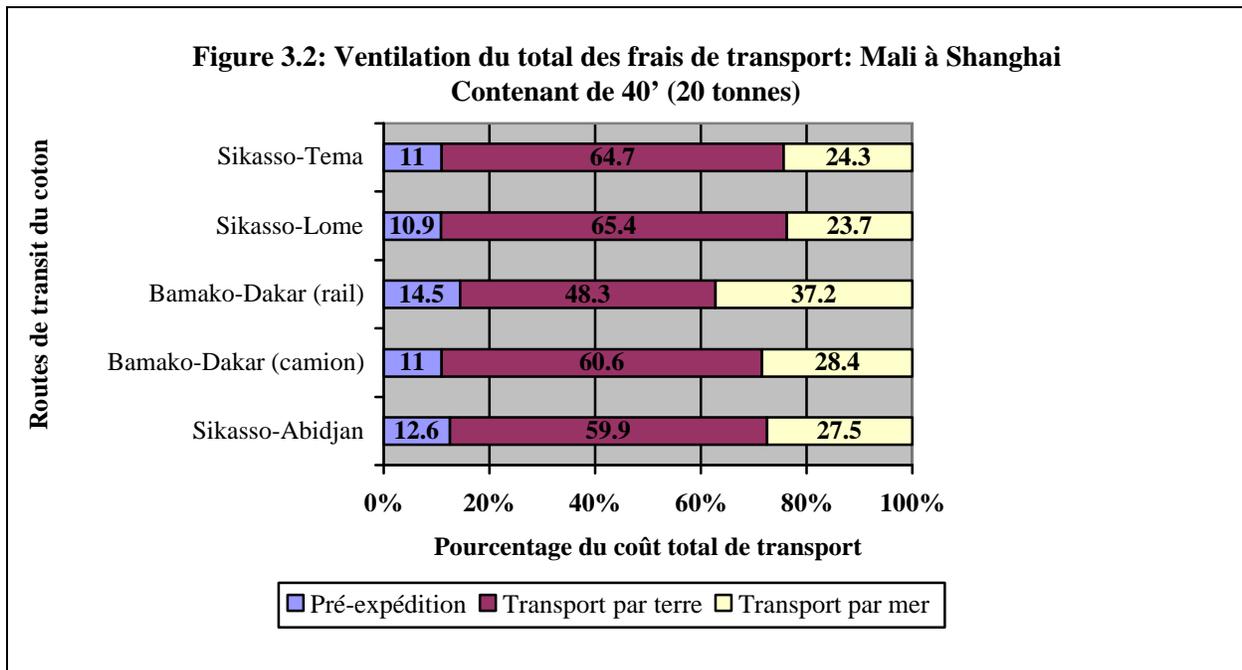


Procédé d'Entreposage du Coton (A L'Usine d'Egrènement)

Le total des frais d'exportation du coton variaient d'approximativement \$3,900 à \$5,100 par contenant de 40' (20 tonnes). Ceci représentait un grand nombre de différentes destinations et d'exigences de logistique à partir du producteur jusqu'à l'acheteur. La Figure 3.1 montre un échantillon de frais de transport du coton à Shanghai, Chine. Basée sur le coût, l'exportation du coton par Dakar (rail) est l'alternative la moins coûteuse. Cependant, comme il a été mentionné plus tôt, les questions de régularité des services de chemin de fer, la congestion et la capacité au port de Dakar et d'autres sources potentielles de retards l'emportent quelque peu sur les moindres frais de transport. Bien que le transit par Lome soit la route d'exportation la plus chère, la crise Ivoirienne et le débordement de Dakar en font une route viable pour les exportateurs.

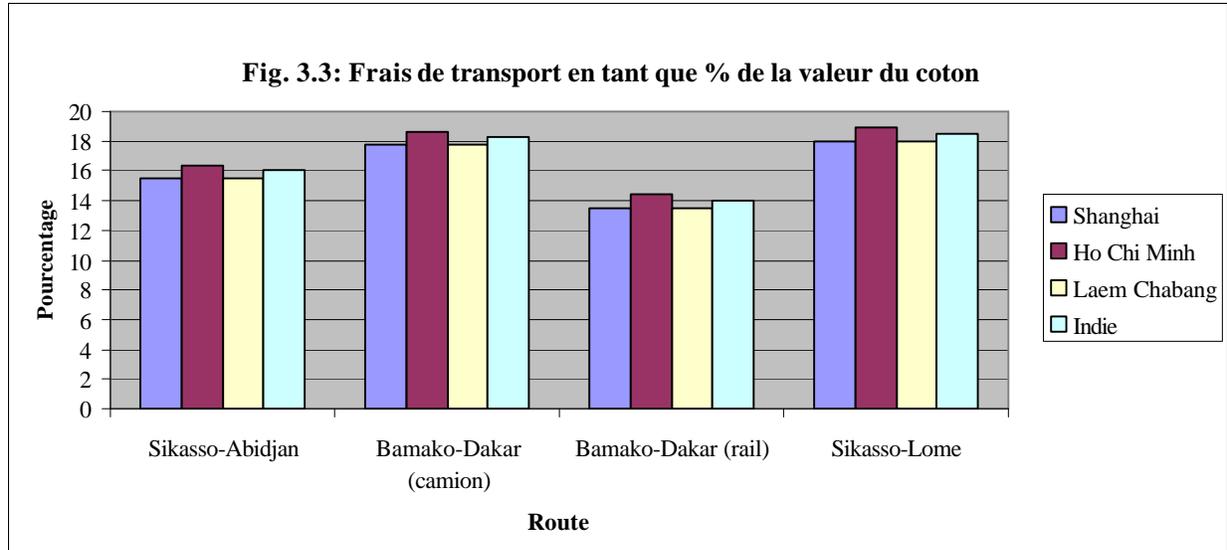


La Figure 3.2 montre comment les frais de transport sont répartis parmi la pré-expédition, le transport sur terre et le transport international (fret océanique).



Comme le montre le schéma, les frais de pré-expédition pour le coton sont relativement bas, variant entre 14.5 pour cent du coût total du transport. Les frais de pré-expédition, qui sont d'à peu près \$515.00 pour une expédition de coton, sont répartis en consolidation (66 pour cent), égrènement et entreposage (30 pour cent) et frais de documents d'exportation. Le transport par terre rend compte de la plus grande proportion des frais de transport, soulignant le désavantage d'un pays sans débouché maritime comme Mali, en quel cas il rend compte de entre 48 et 65 pour cent du total des frais. Comparée à d'autres alternatives de transport par terre, l'exportation par rail à Dakar a le coût de transport par terre le plus bas en proportion du coût de transport total. Quand on exporte à Shanghai, le déplacement par terre par Dakar est de 30 pour cent moins cher que le déplacement par terre de Sikasso à Abidjan. Les frais de transport par terre sont les plus élevés en coût et proportion en passant par Lome et Tema, respectivement. Le fret océanique était de manière consistante de 24 à 28 pour cent du coût total, quelle que fût la destination Asiatique finale (sauf dans le cas de Dakar par rail).

Le Schéma 3.3 montre que le coût de transport en tant que pourcentage de la valeur du coton sur le marché varie entre 13.5 pour cent et 18.9 pour cent, lorsqu'il est expédié à des destinations Asiatiques variées par des corridors de transport cruciaux de Mali. Les destinations comprennent Shanghai, Chine, Ho Chi Minh City, Vietnam; Laem Chabang, Thailand, et plusieurs destinations potentielles en Inde (Madras, Cochin, Nava Sheva et Tuticorin).



Pressions Cruciales de Frais/Problèmes

Un nombre de questions soulignées identifiées au cours de l'étude, qui sont spécifiques pour l'exportation du coton et affectent le coût d'ensemble du transport comprennent:

- La crise en Côte d'Ivoire fournit une ouverture à l'utilisation de plus de corridors de transport, permettant aux exportateurs de 'faire un choix de port' et de pousser la concurrence dans les corridors de transport. Cependant, comme le conflit finit, des coûts d'ensemble et d'infrastructure plus élevés et des questions de capacité dans certains ports régionaux (e.g. Lome, Dakar) limiteront les alternatives pour raison de coût.
- Le transport du coton (surtout en passant par la Côte d'Ivoire) est traditionnellement élevé. Bien que le développement d'un système de convoi à Abidjan ait réduit les paiements irréguliers de 62 pour cent, la corruption reste un élément significatif des frais.
- Bien que le CMDT préfère que le coton soit transporté en contenants scellés, le manque de services de camionnage suffisants et la disponibilité limitée de contenants rendent cela impossible.
- Les bénéfices excessifs des fournisseurs de service ont augmenté pour les marchandises exportées à Abidjan et Lome/Tema depuis la crise en Côte d'Ivoire.
- A cause de sa capacité portuaire insuffisante, approximativement 100,000 tonnes de coton sont entreposés au port d'Abidjan.

D.1.2 Bétail

L'exportation de bétail au marché régional (Abidjan) comporte généralement les étapes suivantes:

1. Le bétail est amené (à pied) au marché, principalement à Ségou. La marche du bétail peut être de 100 milles ou davantage.

2. Le bétail est chargé sur des camions (32-35 par camion). Afin de réduire les frais individuels, des bouviers multiples utilisent le même camion, partageant les frais d'après un calcul par-tête.
3. Les documents de la douane sont obtenus à l'avance ou obtenus à Sikasso à dix fois plus que le coût payé avant le conflit en Côte d'Ivoire.
4. Le bétail est exporté pour la plupart au marché aux bestiaux d'Abidjan, avec un arrêt pour brouter le long de la route pendant un voyage de 3-4 jours.
5. Le bétail est vendu en une ou deux semaines après l'arrivée à Abidjan. Presque tout le bétail qui atteint Abidjan est vendu.
6. Tout le bétail est vendu à crédit aux abattoirs et payé en une ou deux semaines après avoir été abattu. Parfois, 50% du paiement est retenu pendant un mois de plus ou plus longtemps.



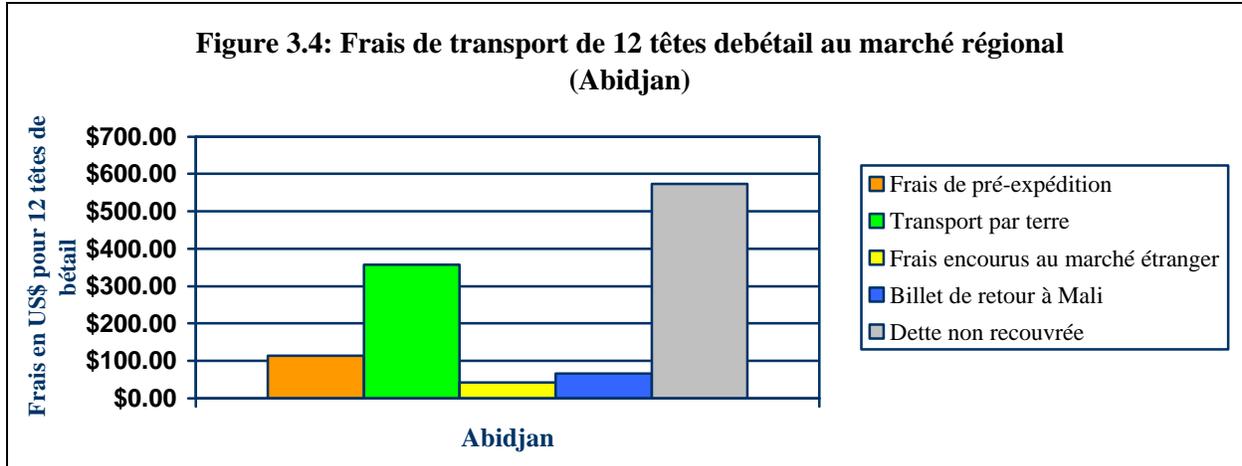
Bétail Emmené à Ségou

(Cette photo fut prise à 160 milles de Ségou)

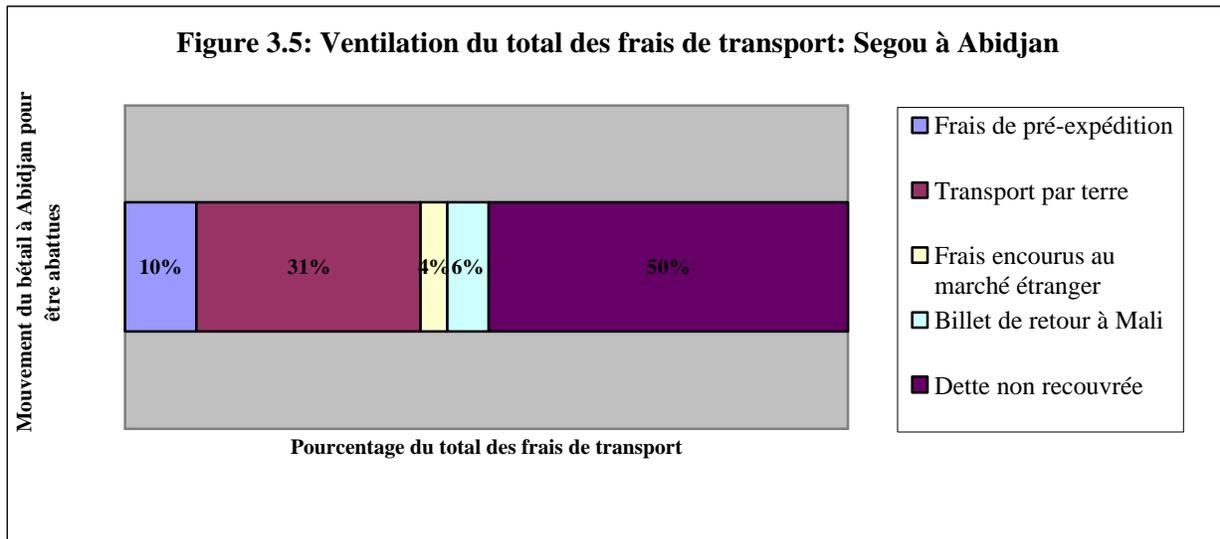


Marché du Bétail à Ségou

Le total des frais de mouvement du bétail était basé sur la présomption qu'une douzaine de bétail acquièrent une valeur de marché d'approximativement \$5,625(1) Le calcul des frais de transport du bétail est difficile, puisque les bouviers n'attribuent pas de coût au temps de voyage comporté par les marches de bétail et il n'y a pas de méthode pour calculer l'amaigrissement du bétail (et donc l'ensemble de perte de valeur de l'animal) résultant de la longue marche à pied. Pour cette raison, on estime très difficilement les frais de pré-expédition en dehors de la préparation des documents d'exportation (\$114). L'étude n'a considéré comme tels que les frais qui peuvent être mesurés. Sans calculer le temps passé pour la marche du bétail, ou l'amaigrissement pendant le déplacement, le total des frais de transport pour 12 têtes de bétail monte à approximativement \$1,150. Une liste détaillée des frais fait partie de la figure 3.4 ci-après.



Notez qu'un des plus grands éléments des frais est la dette non-recouvrée. Etant donné le manque de mécanismes de mise en vigueur ou de lettres de crédit dans le marché du bétail, l'Equipe TESS trouva que 10-15 pour cent de la valeur totale du bétail n'est pas recouvrée par les exportateurs (marchands de bestiaux). Comme le montre le Schéma 3.5, cela peut rendre compte de jusqu'à 50 pour cent des frais généraux de transaction en déplaçant le bétail en vue d'exportation.



Les frais de transport calculables rendent compte d'à peu près 20.5 pour cent de la valeur du bétail au marché. Si le marchand de bestiaux reçoit en entier le paiement du bétail vendu au marché d'Abidjan, le coût du transport peut baisser jusqu'à approximativement 11 pour cent de la valeur au marché. Comme ces taux ne comprennent pas les coûts de temps ou d'amaigrissement attribués à la marche du bétail, on pourrait assumer que la proportion réelle est significativement plus élevée.

Pressions Cruciales sur les Frais/Problèmes

Les problèmes identifiés au cours de l'étude qui sont spécifiquement relatifs au mouvement du bétail et affectent l'ensemble des frais de transport comprennent ce qui suit:

- L'amaigrissement pendant la marche du bétail réduit l'ensemble de valeur de la marchandise. Une valeur plus élevée pourrait être obtenue si le bétail était transporté de son origine.
- Le manque de mécanismes de mise en vigueur pour le bétail vendu à crédit est un fardeau considérable pour les marchands de bétail.
- Mali pourrait capter davantage de valeur sur-ajoutée en abattant le bétail à des marchés de Mali et ensuite en expédiant la viande aux marchés régionaux d'exportation. Cela est difficile à cause du manque de chaîne froide adéquate à la fois dans les secteurs du camionnage et du rail.
- Le service de camionnage pour exportation du bétail devient plus cher du mois d'octobre jusqu'en Décembre quand la moisson du coton commence.
- L'industrie de service de camionnage est inefficace et coûteuse à cause du manque d'uniformité et d'organisation, à cause d'un inventaire de camions âgés et à cause d'un entretien médiocre.

D.1.3 Mangues:

Les mangues sont généralement exportées en Europe Occidentale (e.g. France et Pays Bas) via air passant par Bamako ou par route, rail, mer/air passant par Ferke et Abidjan. Généralement la qualité (et donc la valeur) des mangues expédiées par air est significativement plus grande que celle des mangues expédiées par terre. L'exportation des mangues par air comporte les étapes suivantes:

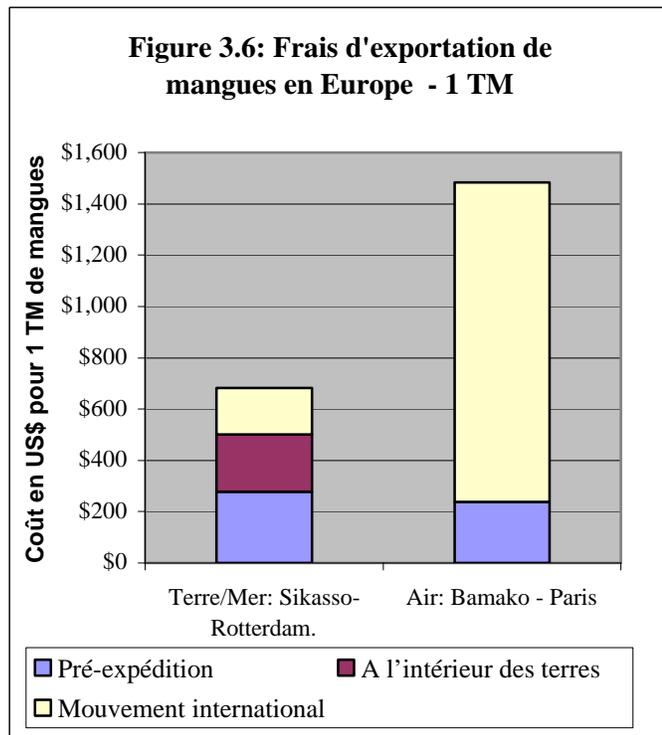
1. Les producteurs vendent les mangues aux collecteurs qui livrent les fruits à l'exportateur. L'exportateur paie le collecteur pour les "bons" fruits seulement et rend les fruits rejetés aux collecteurs, qui les revendent aux marchés locaux. A l'époque de cette étude, l'exportateur payait 175 FCFA/kg (\$0.33/kg) pour les "bons" fruits. Ce paiement comprend un coût minime de transport, payé par les collecteurs.
2. L'exportateur effectue des opérations post-moisson (e.g. tri, nettoyage, emballage). Les mangues sont emballées à la main en boîtes de 5 kg.
3. L'exportateur expédie les boîtes par camion à l'aéroport de Bamako.
4. Les mangues sont expédiées via Air France à l'Aéroport Charles de Gaulle (CDG)
5. Lors de son arrivée à l'Aéroport CDG de Paris, un transmetteur français de fret (Sotracom) prend charge. Le chargement est transporté par camion chez l'acheteur Français, ou expédié par air ou camion à une autre destination Européenne.

L'exportation des mangues via Abidjan par rail (généralement de la région de Sikasso) comporte généralement les étapes suivantes:

1. Les collecteurs apportent les fruits à la maison d'emballage de l'exportateur (telle que celle de tropical Expressions of Mali (TEM), un partenariat Ivoirien-Malien). A l'époque de l'étude, les producteurs recevaient un prix approximatif de 140 FCFA/kg (\$.267)kg). Ce paiement comprend un coût de transport minime, payé par les collecteurs.
2. TEM loue des contenants I-cube, ainsi que des générateurs réfrigérants, à un opérateur de locations situé à Abidjan. Les contenants vides viennent d'Abidjan à Sikasso par rail (jusqu'à Ferke) et ensuite par route.
3. TEM effectue toutes les opérations post-moisson nécessaires, le nettoyage, la sélection, le tri, le traitement phyto-sanitaire, et l'emballage dans des boîtes de 4kg. Les mangues en boîte sont alors mises sur des coussinets, chargées dans des contenants et réfrigérées. Les contenants tiennent généralement 5120 boîtes, ou 20.5 tonnes.
4. Les contenants sont expédiés par route entre Sikasso à la Mali-Côte d'Ivoire, en passant par Ferke. Comme pour le coton, un système de convoi est utilisé pour sûreté et pour réduire les paiements irréguliers. Le transbordement des contenants a lieu à la Sitarail station de Ferke.
5. Les contenants sont chargés sur des wagons de chemin de fer à Ferke et expédiés à Abidjan sur la ligne Sitarail.
6. Les contenants sont chargés sur des navires au port d'Abidjan. L'entreposage à froid est disponible au port s'il est nécessaire.
7. Les contenants sont expédiés par mer entre Abidjan à Anvers ou Rotterdam sur un navire express spécialisé pour les fruits.
8. A l'arrivée, un importateur Européen prend charge.

Il faut noter qu'en plus des procédures d'exportation mentionnées plus haut, qui comportent des contenants réfrigérés, certaines mangues sont aussi expédiées par camions non-réfrigérés de Sikasso à Abidjan. Le voyage par terre prend généralement une semaine, au lieu de 2 jours quand on utilise le rail. Les frais de ce genre de transport n'ont pas été considérés, comme c'est un moyen imparfait d'exporter des mangues, à cause de la nature périssable des mangues.

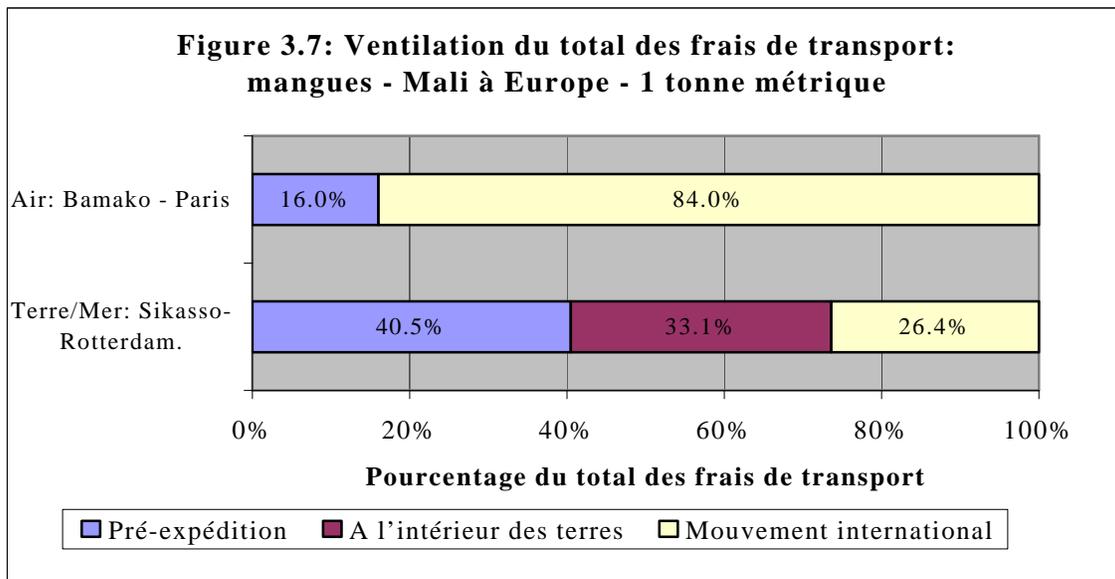
Le total des frais pour exporter une tonne de mangues variait d'approximativement \$680, quand elles sont expédiées par terre et mer (1), à \$1,485, quand elles sont expédiées par air. La Figure 3.6 montre le coût de



transport de mangues de qualité moyenne (dont la valeur est estimée à approximativement \$1079 par tonne) par terre de la région de Sikasso (par route et rail) à Rotterdam via Ferke et Abidjan, et la meilleure qualité (estimée à approximativement \$2007 par tonne) des mangues expédiées par air. L'exportation de mangues par air est significativement plus chère (une différence de \$803), mais les frais plus élevés sont compensés par la valeur plus élevée des mangues de qualité. Le coût plus bas de transport par terre et mer peut aussi être expliqué par le fait que ce mode de transport permet aux mangues d'être expédiées en gros/plus grand volume. Comme il a été noté plus haut, les mangues aéroportées sont exportées en expéditions de 2.5 tonnes, tandis que les mangues expédiées par terre et mer sont envoyées dans des contenants de capacité de 20.5 tonnes.

Il faut noter que ni l'un ni l'autre des échantillons de frais ne comprend les coûts économiques d'avaries possibles et de longueur du trajet au marché. Si on devait considérer qu'il faut jusqu'à 17 jours pour transporter les mangues par terre et mer (1 jour pour le chargement, 2 jours pour l'expédition par terre à Abidjan, et 8-14 jours en mer), comparé à 1 ou 2 jours pour les mangues aéroportées, la différence entre les deux modes serait réduite. De plus, quand on considère que le taux d'avarie et de mangues écrasées sur la route de terre peut atteindre un niveau de 10 pour cent (le taux baisse avec les améliorations d'emballage), le coût économique des modes terre/mer de transport pourrait être plus élevé qu'il n'est représenté sur la figure 3.6

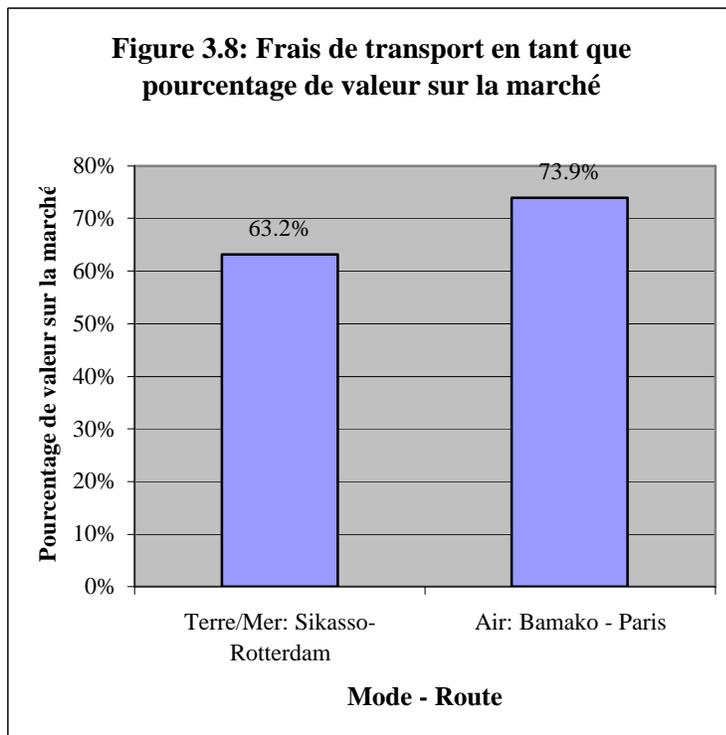
La Figure 3.7 montre comment les frais de transport sont détaillés et répartis en pré-transport, transport par terre (route ou rail) et le voyage international (air ou mer).



Comme le montre le schéma, le fret aérien est clairement l'élément de frais le plus élevés pour les mangues aéroportées de Bamako. Si les mangues étaient expédiées en volume via des vols de fret spécialisés, cet élément pourrait être réduit. En tant que pourcentage du coût total, les dépenses de pré-expédition pour les mangues aéroportées est petit. En termes réels, cependant, les coûts de pré-expédition sont similaires entre les deux modes d'exportation – approximativement \$230 pour le fret aérien et \$238 pour fret terre/mer. Ces frais sont attribués aux activités post-moisson, particulièrement à l'emballage des mangues dans des boîtes, cartons

et coussinets (69 pour cent), ainsi que l'entreposage (21 pour cent) et à la main d'oeuvre (10 pour cent). Ces activités post-moisson sont critiques pour maintenir la valeur des mangues sur les marchés lointains.

Le transport de terre rend raison d'une portion substantielle du total des frais de transport – approximativement un tiers. En réalité, cette proportion est plus grande quand on considère que le coût de l'élément de fret par mer comprend la location du contenant tout au long du voyage par terre. Le coût du segment de rail, qui comprend le transfert de marchandises de camions à des wagons, explique la plus grande part des frais de terre (approximativement 35 pour cent). Le segment de route explique 20 pour cent des coûts de transit terrien, comme le font les dépenses encourues au cours du chemin de terre. Ceci comprend non seulement les coûts officiels (e.g. douanes et documentation) mais aussi les paiements irréguliers (estimés à à peu près \$30.00) et les frais de convoi (estimés à à peu près \$100). Le coût de transport par terre comprend aussi la location et le carburant pour générateurs réfrigérants (approximativement 11 pour cent des frais de terre) et la manutention et transmission au port d'Abidjan (approximativement 12 pour cent). Ainsi que pour le coton, l'expédition océanique rend compte d'approximativement 26 percent.



La Figure 3.9 montre que le coût de transport des mangues, en tant que pourcentage de valeur sur le marché est plus élevée que pour le coton, le bétail et l'or, variant d'approximativement de 63 pour cent des mangues expédiées par terre et mer, à approximativement 73 pour cent pour les mangues aéroportées. Si on devait considérer le taux d'avaries attribuées à la route de terre/mer, ces différences seraient encore plus réduites. Par exemple, assumant des avaries de 5 pour cent pendant le voyage terre/mer, les frais de transport en proportion de la valeur sur le marché montent jusqu'à 66 pour cent. En cas de 10 pour cent d'avaries, le taux monte à approximativement 70 pour cent. En ajoutant le coût de temps supplémentaire du voyage par terre

et mer, les différences entre les deux modes sont encore plus réduites (bien que difficiles à calculer). Malgré ces coûts supplémentaires, le mode par terre et mer restera probablement la route la plus économique pour la plupart des exportateurs, du fait que 1) l'expédition par air est économiquement viable seulement pour les fruits de la plus haute valeur; 2) le transport des mangues de la région de Sikasso à Bamako ajoutera des frais; et 3) le transport par terre et mer permet des volumes d'exportation beaucoup plus grands en l'absence de la plus grande capacité de fret aérien.

Pressions Cruciales de Frais/ Problèmes

Les problèmes soulignés identifiés au cours de l'étude qui sont spécifiquement relatifs à l'exportation des mangues et affectent l'ensemble des frais de transport comprennent:

- Le secteur des mangues de Mali manque de chaîne de logistique froide sûre. La disponibilité de contenants réfrigérés est limitée. Bien que les mangues conservées dans des contenants reefer peuvent rester mûres pendant jusqu'à deux mois, jusqu'à 70% des mangues transportées en camions non-reefer pourrissent en transit.
- Du fait de manque de chaîne d'emmagasinage froid le long du corridor de Dakar, les options de transport sont limitées au fret aérien et à la route/rail à Abidjan. Avec une chaîne développé route/rail/mer pour exporter les mangues, le corridor de Dakar pourrait fournir une alternative de force de concurrence.
- Les défauts d'emballage des mangues dans des contenants de 40' auront pour résultat l'écrasement de 10 pour cent des boîtes (500 de 5,000 boîtes) en transit.
- A présent, quelques uns des grands fournisseurs de services de logistique intégrée (Maersk, SDV) et de nombreux petits transmetteurs de fret Maliens hésitent à s'occuper d'exportation par terre et mer de denrées périssables telles que les mangues, avant que: la situation en Côte d'Ivoire s'améliore; la réhabilitation de TRANSRAIL ait fait des progrès suffisants, que TRANSRAIL soit en état de garantir un service sûr avec contenants réfrigérés, et qu'une chaîne froide soit en opération. Ceci limite encore davantage les options des exportateurs.
- Le manque de fret aérien spécialisé met les expéditions de mangues en concurrence avec le chargement des passagers. En cas de capacité limitée, les passagers reçoivent la priorité. Des vols spécialisés de fret aérien pourraient non seulement réduire les frais d'expédition par kilogramme, mais aussi assurer de l'espace de chargement pour les exportateurs.
- Les producteurs de mangues ne sont pas suffisamment organisés pour convaincre Air France ou d'autre transporteurs d'ajouter de la capacité de chargement aérien spécialisé tout au long de la saison. Alors qu'une petite association de producteurs (APROFA) recevant de l'assistance de donateurs pourrait fournir cette capacité, cette capacité pourrait être renforcée et étendue pour atteindre un seuil de volume d'exportation qui puisse réserver un transporteur de chargement spécialisé. (16 T par semaine).

D.1.4 L'Or:

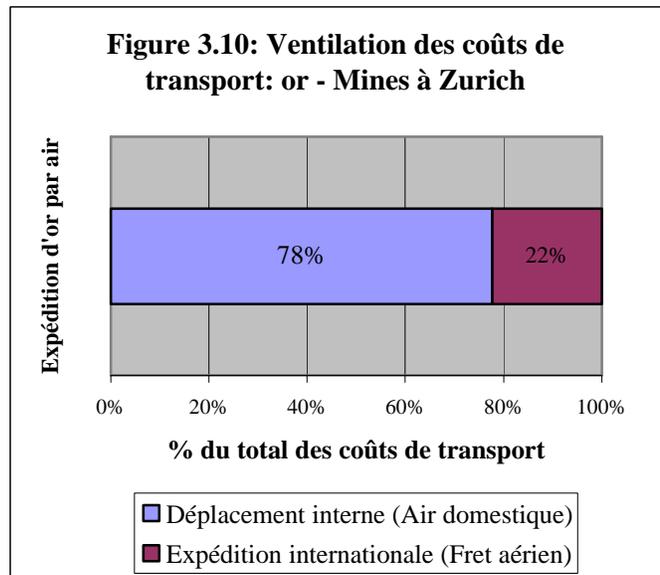
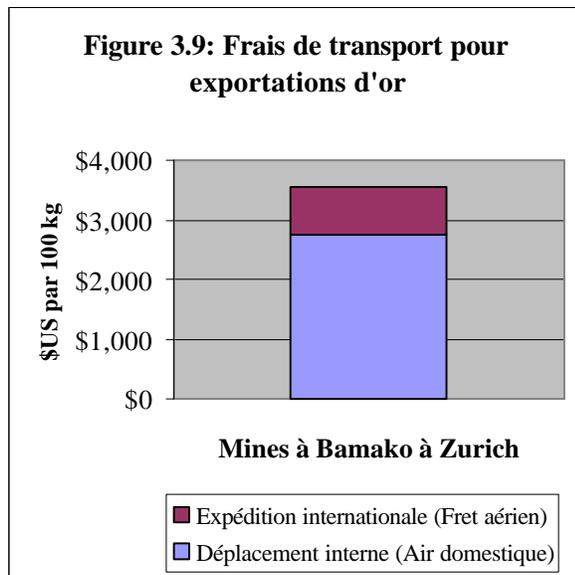
L'or brut est exporté en Europe par fret aérien via Air France. L'or est généralement exporté par étapes suivantes:

1. Une fois les lingots extraits, l'or est expédié domestiquement à Bamako à partir de pistes qui sont des propriétés privées situées aux mines d'or. Les vols des mines mettent en moyenne de 30 à 45 minutes.
2. A l'Aéroport de Bamako, l'or est mis dans un coffre-fort spécial renforcé et sûr sous escorte de la police de l'Etat Malien et d'agents de sécurité d'une compagnie privée de sécurité approuvée de ICAO et RAGAAE, l'agence traitant les chargements de Bamako. Il n'y a que

deux transmetteurs de fret (y compris Capitole Transit) qui sont munis de tels coffres-forts pour l'or.

3. L'or est emporté par avion à sa destination finale, typiquement Zurich. Une réservation faite 48 heures à l'avance est requise et l'assurance contre tous risques est obligatoire. Une fois chargé dans le ventre d'un avion Air France, l'or est sous la responsabilité de Servicom, compagnie de sécurité spécialisée engagée par Air France. Air France transporte une moyenne de 4 tonnes d'or par mois.

En général, le coût total d'exporter 100 kg d'or en Europe est approximativement \$3,575. Comme le démontre la Figure 3.9, ceci comprend à la fois le déplacement interne (air domestique) et le déplacement international (fret aérien). La Figure 3.10 montre que du coût total de transport, le coût de l'air est le plus grand, rendant compte de plus de 75 pour cent. Comme on s'y attend avec une marchandise de si haute valeur, le coût de transport de l'or en tant que pourcentage de valeur sur le marché est négligeable, moins de un pour cent. Il faut noter que ces chiffres ne comprennent pas une taxe d'exportation de 3 pour cent imposée à toutes les exportations d'or.



Pressions Cruciales de Frais/Problèmes

Des problèmes soulignés identifiés au cours de l'étude spécifiquement relative à l'exportation de l'or et qui affectent l'ensemble du coût de transport comprennent:

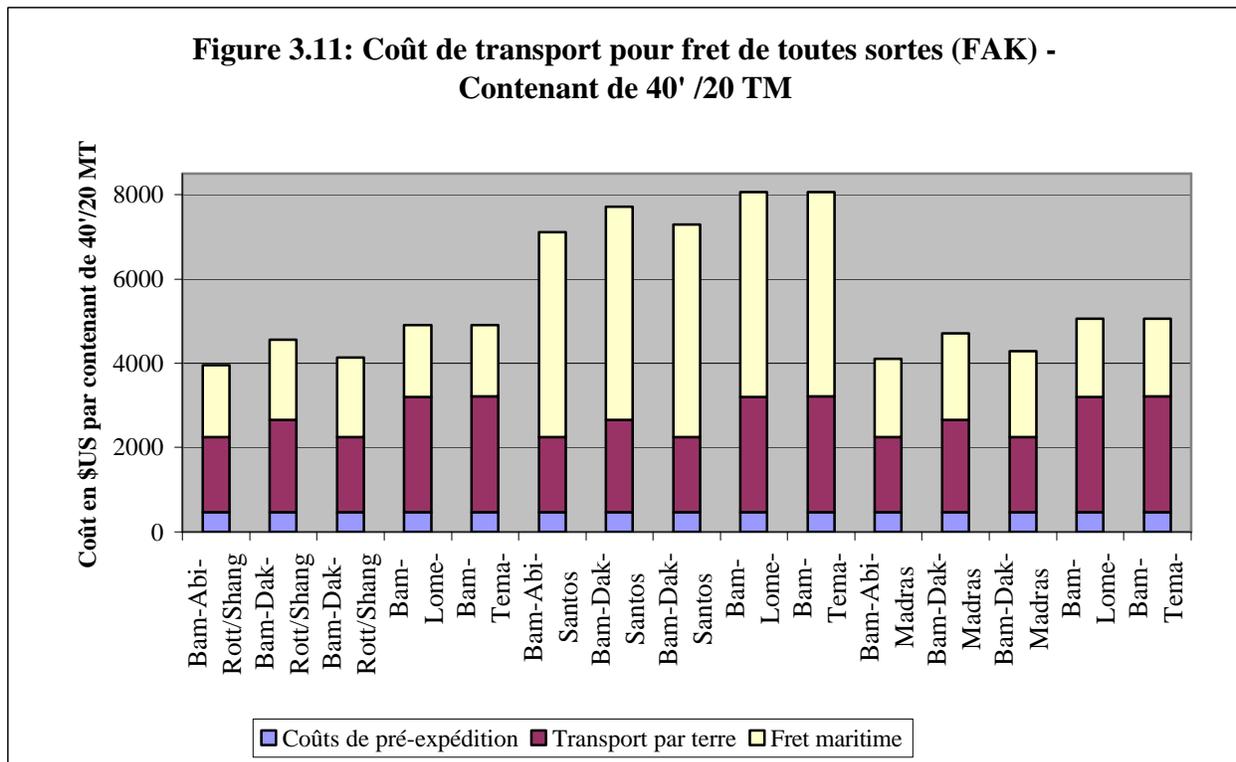
- Bien que le transport de lingots d'or par air ne pose aucune problème majeur d'infrastructure, le transport de matières premières, produits chimiques et carburants, ainsi que de machines, d'équipement et de pièces de rechange aux mines d'or crée un lourd fardeau d'infrastructure sur la route d'accès aux mines.
- La plupart des articles et carburants pour la mine d'or Sadiola (qui extrait 70-100 kg d'or par semaine) viennent de Dakar ou du Sénégal par rail à Kayes et sont ensuite transportés à

Sadiola en camion. Etant donné le délabrement rapide de la route Kayes-Sadiola, la mine Sadiola peut éprouver des pénuries de carburants ou autres articles et sa sûreté d'opération peut être affectée.

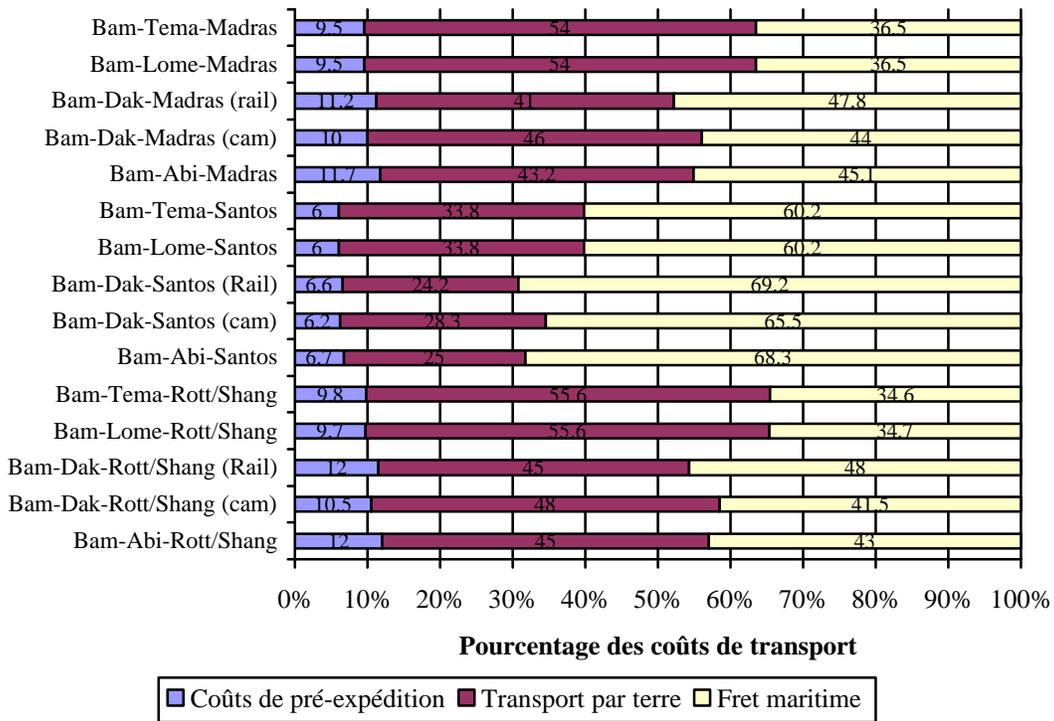
D.1.5 Fret de Toutes Sortes (FAK):

Les frais de transport d'un contenant chargé de Fret de Toutes Sortes, qui pourraient être des articles ménagers, des produits manufacturés différents ou des produits variés furent examinés. La Figure 3.11 présente le coût d'exporter du Fret de Toutes Sortes de Bamako, par les ports régionaux importants – Abidjan, Dakar (rail et camion), Tema et Lome – à Shanghai, Chine; Rotterdam, Pays Bas; Santos, Brésil; et Madras, Inde. Notez que le fret océanique à Rotterdam et Shanghai est le même.

Bien que les frais d'ensemble varient selon la destination finale, des différences sont évidentes quand on compare les frais attribués aux ports de transit pour une destination respective. Dans tous les cas, Abidjan et Dakar (rail) sont les points de transit les moins chers (Abidjan est très légèrement moins cher). Les frais de transport via Tema et Lome coûtent approximativement \$1000 de plus que les destinations moins chères, à cause principalement des frais plus élevés de transport par terre.



**Figure 3.12: Ventilation des coûts de transport FAK -
Contenant de 40'/20 TM**



Comme le montre la Figure 3.12, les frais de pré-expédition pour les Frets de Toutes Sortes sont relativement bon marché en comparaison d'autres frais, variant de 6 pour cent à 12 pour cent du coût total de transport. Les frais de pré-expédition, qui sont approximativement \$479 pour la plupart des expéditions de contenants de FAK, sont détaillés en consolidation (36 pour cent), préparation de documents d'exportation (8%) , droits de facilitation (40 pour cent) et autres frais (16 pour cent). Les frais de pré-expédition sont souvent inclus dans les tarifs de fret. Sauf dans le cas de fret océanique à Santos, Brésil, le transport à l'intérieur des terres rend généralement compte de la proportion la plus élevée des frais de transport, variant de 41 pour cent à 54 pour cent des frais de transport en cas d'expédition à Madras et de 45 pour cent à 55.6 pour cent en cas d'expédition à Rotterdam ou Shanghai. Ceci souligne encore davantage le désavantage d'un pays sans débouché maritime comme Mali. En tous cas, la part de frais de transport par terre est la plus basse quand les marchandises sont transportées par rail à Dakar. Les frais de transport par terre sont les plus élevés en proportion quand ils sont dirigés par Lome et Tema.

SECTION 4: PROBLEMES ET OBJECTIFS DE PRATIQUE

Mali a un nombre de problèmes épineux qui ont un effet direct sur la capacité de transport et de logistique du pays, ce qui en retour affecte sa force de concurrence en exportation. Par exemple, la condition de Mali en tant que pays sans débouché maritime présentera toujours un certain désavantage pour exporter ses marchandises à l'étranger. Malgré cela, il y a plusieurs secteurs relatifs au mouvement des marchandises au sujet desquels les intéressés de Mali pourraient prendre action. Quelques uns des problèmes identifiés devront être résolus à un niveau élevé du gouvernement, ce qui exigera l'attention directe de ministères chargés de planification économique, développement, commerce, investissement, agriculture et transport. Du fait de la nature régionale du transport et du commerce de Mali, la manière d'aborder les problèmes relatifs au commerce et au transport exigera la coopération concentrée, la coordination, et souvent la négociation avec les autorités de nations avoisinantes soit au niveau régional soit au niveau bilatéral. Dans certains cas, la communauté donatrice (e.g. USAID, World Bank, AfDB, EU. Etc/) devra jouer un rôle catalytique en travaillant avec des homologues du gouvernement ou du secteur privé pour effectuer un changement positif. Il y a plusieurs projets subventionnés par des donateurs (e.g. le USAID a subventionné Trade Mali et Ouest African Trade Hub (WATH), la World Bank a subventionné le Projet d'Amélioration des Corridors de transport de Mali, et la Banque de Développement Africain a subventionné le Programme d'Action Communautaire d'Infrastructure et de Routes. Finalement, des mesures prises par le secteur privé – producteurs, exportateurs et fournisseurs de services de transport et logistique – et la manière dont ils considèrent et utilisent les procédures entourant le mouvement des marchandises, seront critiques pour les améliorations du système de transport et de logistique afin d'obtenir des résultats.

Un séminar de transport et logistique organisé au niveau gouvernemental peut souvent agir en tant que premier pas pour présenter les déterminations de l'étude à toutes personnes intéressées (publiques, privées, donatrices et régionales) et pour créer et prioriser des interventions afin d'améliorer la chaîne d'approvisionnement.

A. PROBLÈMES SUSCEPTIBLES D'ACTION

Tout au cours de l'étude, le coût élevé du transport à l'intérieur des terres continue d'avoir le plus grand effet négatif sur la force de concurrence des marchandises Maliennes. Comme le transport de terre rend compte de 48 à 65 pour cent de la valeur totale des marchandises, les Maliens doivent accepter des marges de profit plus petites ou établir le prix de leurs marchandises au-dessus des tarifs du marché. De plus, le manque de prompt et sûre chaîne froide et un inventaire limité de contenants mènent à plus d'avaries et à moins d'options de transport. Les procédures douanières et la corruption causent des frais et des retards supplémentaires. Il y a un nombre de mesures qui peuvent être prises immédiatement pour diminuer le fardeau des frais de transport et de logistique à Mali.

RENFORCER LE SECTEUR DU CAMIONNAGE

Certains problèmes relatifs à l'industrie du camionnage sont considérés comme une source de nombreux problèmes de Mali relatifs au transport de terre. L'attention des dirigeants pourrait

aider à alléger un fardeau significatif enduré par la communauté du commerce en abordant les questions suivantes:

1. Promouvoir l'Importation de Camions Neufs et de Pièces de Rechange: Créer des stimulants pour importer des camions neufs ou d'occasion dont bénéficieront tous les secteurs de la communauté Malienne de transport. Des camions en état médiocre et surchargés, mènent inévitablement à des frais de transport plus élevés, à une moindre promptitude et à une qualité inférieure des services de transport. Etant donné que 80 pour cent de l'inventaire de camions a plus de 15 ans, il devient de plus en plus difficile pour les exportateurs d'obtenir de l'équipement de camionnage adéquat, propre et à des prix abordables. CMDT paie actuellement une prime afin d'attirer des camions propres et sûrs pour livrer son coton au port d'exportation. D'autres exportateurs incapables ou mal disposés à payer un tarif plus élevé pour le camionnage sont relégués à employer n'importe quels services de camionnage qui restent, augmentant probablement les avaries ou les dégâts. Comme il a été mentionné plus haut, les droits sur l'importation de camions neufs et sur les pièces de rechange sont exorbitants. Les Dirigeants Maliens devraient considérer un adoucissement de ces tarifs en collaboration avec les partenaires UEMOA.
2. Changer la Structure d'Impôts domestiques sur les Véhicules: La structure actuelle de taxes domestiques sur les véhicules se traduit par un traitement fiscal différent des compagnies de camionnage, créant un parti pris envers les firmes de camionnage plus petites qui manquent d'économies d'échelle, et encourageant les firmes plus grandes à étendre leurs opérations par des fentes du système pour profiter des tarifs de taxes plus bas. Un taux uniforme de taxe pour les véhicules pour toute l'industrie du camionnage pourrait promouvoir le développement de compagnies plus grandes, mieux organisées, et plus efficaces. Si le gouvernement voulait avoir des structures de taxes différentes au sein de l'industrie du camionnage, on recommande que la structure de taxe sur les véhicules penche en faveur de camions plus neufs qui remplacent l'inventaire âgé.
3. Promouvoir l'Investissement en Camions et Contenants Réfrigérés: Il y a un besoin certain de capacité réfrigérée à Mali. Le bétail et les industries de fruits et de légumes bénéficieraient tous les deux d'une augmentation de capacité frigorifique des camions. Pour le bétail, les camions réfrigérés permettraient l'abattage et les procédures de valeur surajoutée du dépeçage de la viande et de l'emballage fait à Mali. Tous ces services sont actuellement fournis ailleurs. Le "cinquième quart" de la vache (os, entrailles, etc.) est vendu par l'abattoir d'Abidjan à un prix élevé. Souvent le seul profit réel qu'un producteur Malien de bétail peut espérer est dans la vente du cinquième quart. Sans ces services à valeur surajoutée dans Mali, c'est toujours l'abatteur étranger qui profite. Pour les mangues, l'approvisionnement insuffisant de services de reefer force les exportateurs à utiliser des méthodes de transport qui ont pour résultat des niveaux d'avarie élevés.
4. Promouvoir l'Investissement en Facilités d'Entretien: Récemment CMDT a privatisé son inventaire de camions et fait maintenant des contrats avec ses anciens employés. Le résultat a été médiocre. Les camions jadis entretenus par CMDT sont en mauvais état et se délabrent rapidement. Le garage qui était autrefois la propriété de CMDT est maintenant vide, attendant qu'un acheteur et des opérateurs privés prennent charge de l'affaire de réparations. Les investisseurs potentiels ont été hésitants à sombrer de l'argent dans une industrie qui est

insuffisamment soutenue par son gouvernement. Soit par effort de coopération des firmes de l'industrie de camionnage pour investir en installations d'entretien soit par actions du gouvernement pour réduire les barrières d'entrée contre les nouvelles firmes d'entretien soit par la promotion d'investissement, le développement d'un secteur d'entretien adéquat rehaussera l'efficacité de l'industrie du camionnage.

5. Mettre en Vigueur les Règlements du Commerce: La faible mise en vigueur des règlements de surchargement des véhicules contribue à la dégradation d'une infrastructure déjà faible, et les règlements techniques gouvernant la qualité des camions encouragent les compagnies à continuer d'utiliser des inventaires de camions âgés. L'obéissance des compagnies du secteur privé et la mise en vigueur par les autorités mèneraient éventuellement à des frais de transport plus bas, rehausseraient la sécurité et faciliteraient le développement d'un secteur de camionnage plus actif.

PROMOUVOIR LE DEVELOPPEMENT DE ROUTES ALTERNATIVES DE TRANSPORT

Etant donné la crise en Côte d'Ivoire et l'incapacité du port de Dakar de traiter efficacement des plus grands volumes de commerce, les exportateurs Maliens ont été forcés d'utiliser des routes alternatives de transport, surtout Lome, Togo et Tema, Ghana. Avec le flot de commerce plus abondant, les pays côtiers d'Afrique qui avaient tous fait des améliorations d'infrastructure conformément à leurs Projet de Secteur du Transport respectifs, ont essayé d'accélérer et de renforcer leurs projets de capacité et de modernisation, dans le but de garder leurs affaires nouvellement acquises de Mali et d'autres pays Sahéliens sans débouchés maritimes. Il y va de l'intérêt stratégique à long terme des expéditeurs Maliens d'avoir de la concurrence parmi les ports pour avoir les affaires Maliennes et d'avoir des routes alternatives pour assurer des flots ininterrompus de commerce Malien. Les personnes Maliennes intéressées publiques et privées devraient travailler avec leurs homologues dans des nations telles que Ghana, le Togo, Burkina Faso et la Guinée pour développer des efforts coordonnés et coopératifs afin d'améliorer non seulement l'infrastructure de corridors de transport alternatifs, mais aussi afin de réduire les sources de frais et de retards tels que les encombrements douaniers et les arrêts irréguliers sur les routes.

PROMOUVOIR LE DEVELOPPEMENT D'UNE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DE LOGISTIQUE

La concentration et l'investissement inadéquats de la chaîne de logistique d'approvisionnement limitent le mouvement rapide des marchandises agricoles de Mali et la possibilité de profiter d'activité à valeur sur-ajoutée. Cela affecte inévitablement la performance des secteurs. La marche du bétail sur une distance de plus de cent milles mène à l'amaigrissement qui réduit la valeur du bétail au marché, quand il pourrait être transporté en camion de sa place d'origine. Le manque de chaîne froide pour le bétail limite la capacité du secteur d'abattre les vaches à Mali pour exportation régionale. Des contenants reefer limités et une faible chaîne froide sur les modes de transport mènent à une quantité significative d'avaries au secteur des mangues. Les mangues de plus haute qualité sont livrées par fret aérien, cependant, à moins que le producteur soit situé près de l'aéroport de Bamako, le fret aérien n'est pas une option. La livraison de mangues au port d'Abidjan ou de Dakar en camions non réfrigérés a pour résultat 70 pour cent d'avaries des fruits tandis que les mangues transportées par camion réfrigéré aux quais spécialisés des fruits d'Abidjan peuvent rester fraîches jusqu'à deux mois. Les défauts

d'emballage des mangues dans un contenant de 40' auront pour résultat 10 pour cent des boîtes (500 sur 5000 boîtes) écrasées en transit. Même avec le traitement préférentiel dont jouit CMDT, le coton n'est que légèrement moins handicapé. Une fois consolidé, le coton peut être transporté jusqu'à 120 milles à une usine d'égrènement pour alors seulement retourner via la même route pour l'exportation.

Il importe que le gouvernement et que les donateurs internationaux encouragent la coopération et l'organisation entre les producteurs, exportateurs et fournisseurs de service pour identifier et mettre en pratique des actions qui peuvent rehausser l'efficacité de la chaîne de logistique, réduire les embouteillages majeurs et les points de frais, et réduire la perte et les avaries en cours de transport à l'intérieur de subdivisions de secteurs prioritaires du secteur agricole. Le gouvernement et les personnes donatrices intéressées pourraient aussi aider les fournisseurs de transport et de logistique à obtenir du financement pour emmagasinage frigorifié et pour facilités de manutention au moyen d'aide de crédit ou d'encouragement relatif aux taxes.

La promotion du développement du système de logistique Malien comprendrait une concentration sur quelques uns des problèmes suivants:

1. Production et Logistique. L'industrie agricole de Mali fait face à de nombreux problèmes de logistique et de savoir faire commercial. Dans de nombreux cas les taux élevés d'avaries et d'amaigrissement notés plus haut résultent d'un manque de compréhension des options efficaces de logistique qui sont disponibles tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Les frais de logistique des producteurs sont affectés négativement par le coût de consolidation des marchandises, les frais d'alimentation et de fourrage pour le bétail, des pratiques médiocres d'affaires et par des tarifs plus élevés pour les petits producteurs. L'éducation des producteurs sur la direction de chaîne d'approvisionnement et l'emploi d'outillage de transport amélioré tel que camions réfrigérés, facilités de nettoyage et d'entretien des camions, feront baisser la quantité de produits perdus par les avaries et rendront le système de logistique plus efficace.
2. Mentalité de Producteur à l'égard de la Direction de Logistique. Bien que les fournisseurs majeurs intégrés soient présents à Mali, ils sont à peine connus des exportateurs, en dehors des secteurs de l'or et du coton qui sont réellement dirigés d'outremer. Beaucoup d'entre eux ne comprennent pas suffisamment l'importance de la logistique relativement à la capacité de profit de leurs produits. La connaissance et mise en pratique de techniques de logistique avancée deviendra cruciale dans le contexte d'une industrie textile et vestimentaire orientée vers l'exportation utilisant AGOA et la production de coton local en tant qu'avantage comparatif ou bien vers l'expédition de marchandises périssables aux marchés Européens. Trade Mali pourrait jouer un rôle important dans la diffusion de ces connaissances en organisant des séminars centrés sur la Direction de Logistique.

Les producteurs Maliens ont une vision basse de la destination finale de leurs produits et une connaissance imparfaite de la procédure d'expédition. Une vision exacte de la demande peut fournir des avenues importantes d'amélioration de la force de concurrence et d'amélioration des profits – au moyen de meilleure différenciation, de plus grande sensibilité ou en satisfaisant mieux les besoins du client. Dans l'économie globale actuelle, les producteurs et exportateurs doivent mieux comprendre les alternatives de transport et de logistique pour

pouvoir mieux faire face aux demandes des acheteurs. Cela exige une connaissance plus approfondie de leurs acheteurs et des alternatives de transport. Par exemple, le corridor de transport meilleur marché par Dakar (rail) peut être un facteur de décision moins important pour un exportateur dont l'acheteur exige des expéditions rapides et sûres. A ce point de vue, les initiatives de Mali Trade pour établir des liens d'affaires entre les expéditeurs de mangues et les importateurs Européens se sont avérées particulièrement utiles.

REDUIRE LES PAIEMENTS IRREGULIERS

Les paiements irréguliers constituent une perte significative non seulement à cause de la somme requise, mais aussi à cause du temps et des frais de transport. Bien que ces paiements puissent sembler dérisoires quand ils arrivent une ou deux fois, ils représentent la corruption poussé au pire, parce que, bien que petits, ils sont répandus et censés acceptables puisqu'il ne s'agit pas de grosses sommes d'argent. Le gouvernement Malien, en collaboration avec les autorités régionales prennent des mesures pour 1) réduire les occasions de corruption en réduisant ou enlevant les arrêts de route officiels (e.g. en mettant en pratique les accords TRIE et TIE), 2) développer des systèmes de signalement de charges illégales; 3) souligner la transparence des règlements et des exigences de documentation; et 4) établir des mesures de stricte mise en vigueur contre les officiels impliqués dans la corruption. De plus, le départ d'un système douanier basé sur les transactions en faveur d'un système automatisé (ASYCUDA++) pourrait aider à limiter la corruption (voir la section Douanes ci-après)

Le système de convoi mis en pratique pour la Côte d'Ivoire a eu un effet favorable sur les frais de transport des marchandises. L'effet a été si favorable, que même en temps de guerre, la Côte d'Ivoire a pu réduire les frais d'ensemble du transport de marchandises au Port d'Abidjan et reprendre des affaires à des nations avoisinantes. Néanmoins, ce système de convoi représente toujours une forme de corruption, et doit être reconnu comme tel. L'adoption et l'institutionnalisation d'un système de convoi similaire qui ne force pas les exportateurs à payer des droits irréguliers (i.e. les exportateurs paient un 'droit de sécurité' fixe) pourraient rehausser la transparence, réduire les paiements irréguliers, et faciliter le mouvement des marchandises.

REDUIRE LES ENCOMBREMENTS DOUANIERS

Les mêmes problèmes douaniers qui existent à Mali règnent dans la plupart des nations Africaines. Pourtant, les problèmes placent des fardeaux injustes et inappropriés sur les exportateurs. Les deux plus grands problèmes douaniers sont la corruption et le manque de transparence.

Corruption: Aux arrêts internes des douanes et aux frontières, les officiers prennent les droits d'état appropriés ainsi que leurs "droits" négociés irréguliers ou "de facilitation" qui varient de \$2.00 à \$20.00 par transaction. Avant d'arriver à la frontière, un camionneur peut passer par jusqu'à cinq points internes d'arrêt des douanes qui sont littéralement à des centaines de milles de toute frontière. A chaque arrêt, les agents des douanes font semblant de vérifier des papiers qui peuvent ou ne peuvent pas exister et prennent leurs droits de facilitation. Comme dans le cas des paiements irréguliers discutés plus haut, la persistance de et le consentement à ces paiements représentent une forme sérieuse de corruption qui ajoute des frais au mouvement d'ensemble des marchandises.

Manque de Transparence: Les officiers de la Douane interprètent et mettent en vigueur les règlements ou les lois selon leur bon plaisir. Il n'y a pas d'uniformité de mise en vigueur des lois ou des règlements d'exportation à l'exception probable des exportations officielles de l'or. Les camions normalement atteignent et franchissent la frontière sans documents d'exportation. Les documents d'exportation peuvent être obtenus par l'intermédiaire de transmetteurs de fret ou peuvent être complètement oubliés grâce au droit de facilitation approprié. Il se peut que jusqu'à 65 pour cent des exportations de bétail soient exportées au moyen d'un procédé communément connu sous le nom de commerce non officiel du bétail. Les statisticiens Maliens admettent volontiers que le commerce non officiel de bétail peut être deux ou trois fois plus élevé que le commerce officiel enregistré. Le procédé de commerce non officiel est une façon populaire d'éviter les exigences de quarantaine de 45 jours sur le bétail et d'éviter de payer un certificat de santé.

Pour réformer les Douanes Maliennes, un programme compréhensif de modernisation est requis avec le plein engagement d'officiels de haut rang pour assurer l'achèvement et la mise en pratique d'activités de modernisation. Des techniques de comptabilité et un niveau d'automatisation plus élevé pourraient aider à réduire l'effet de la corruption des douanes sur les exportateurs. A condition d'être convenablement mise en pratique, la nouvelle version de la ASYCUDA++ du système de logiciel des douanes financée conformément à une subvention de French Cooperation pourrait améliorer la procédure des Douanes en reliant des îles d'information diverses de sorte que (i) la procédure soit automatisée d'un bout à l'autre et (ii) que les expéditeurs et leurs agents puissent avoir accès éloigné. L'accès éloigné donnera de bonne heure aux expéditeurs la connaissance des expéditions en souffrance ou la connaissance d'erreurs de documentation pour que les problèmes puissent être résolus avant de devenir critiques, leur épargnant ainsi du temps et éliminant le besoin d'être physiquement présents à chaque expédition.

Comme l'ASYCUDA est introduite, Mali et les donateurs internationaux devraient renforcer son application au moyen de développement de procédures douanières plus simples, plus efficaces et plus économiques. En établissant ces nouvelles procédures, les autorités gouvernementales Maliennes devraient éviter la tendance à établir des systèmes manuels parallèles "en guise de renfort." Cela rendrait plus longue l'application réelle du système et maintiendrait des avenues permettant aux officiers d'exiger des paiements irréguliers. L'entraînement du personnel de l'autorité douanière de tous niveaux sur le système ASYCUDA et les nouvelles procédures sont nécessaires pour une mise en pratique convenable.

Comme les partenaires Ouest-Africains de Mali obtiennent leur nouveau système (souvent le même système ASYCUDA) il y a une opportunité d'intégrer les systèmes, au moyen d'une architecture client/serveur qui devrait faciliter l'échange de données et la contre-vérification parmi les douanes y participant, ce qui rehausserait encore davantage la transparence et la facilité de passer la douane en franchissant les frontières.

HONORER LES TRAITES REGIONAUX

Il ne manque pas de traités, lois ou règlements dans Mali et dans la subdivision régionale de l'Afrique de l'Ouest. Bien que ces traités promettent beaucoup de potentiel pour faciliter le

mouvement du commerce, l'application faible et inconsistante de mesures commerciales et relatives au transport aident à créer de l'incertitude et de l'incompréhension parmi les fournisseurs de services de transport et les exportateurs, ainsi qu'à fournir des opportunités de corruption. Il est critique que Mali collabore avec les nations WEAMU et CEDAO pour assurer que les règlements de transit soient appliqués uniformément dans les nations, et particulièrement le long des corridors les plus importants de transport.

DEVELOPPER LA VOIE FERREE A BAMAKO

Comme l'ont montré les résultats de l'étude, le transport des marchandises via Bamako par rail est une des options d'exportation les plus économiques. Bien que des problèmes du système de rail aient mené autrefois à une contraction d'expéditions de chargements, des opérations ferroviaires améliorées et de nouveaux investissements en vertu de TRANSRAIL ont continué et continueront à résulter en niveaux plus élevés de circulation. Le développement de cette ligne devrait être encouragé et soutenu par les personnes intéressées publiques et privées comme moyen de:

- Réduire les temps de voyage, fournir une sécurité supérieure pour les contenants et réduire les paiements irréguliers (en contournant les points d'arrêt irréguliers)
- Réduire les prix d'unité, comme le transport par rail a généralement un prix d'unité plus bas par distance du fait du nombre de wagons et de contenants tirés par une seule locomotive.
- Rehausser le développement de transport multimodal
- Réduire la dégradation de la route et la congestion

Pour que la ligne de chemin de fer regagne sa popularité auprès des expéditeurs qui ne font plus confiance au service, TRANSRAIL et des fournisseurs de services pertinents devront faire les investissements nécessaires et relever la régularité et le service. Cela exigera non seulement des investissements pour améliorer la ligne et l'outillage de la ligne, mais aussi le développement de points cruciaux transfert/transbordement modal (pour faciliter le mouvement des marchandises de camions en wagons) et des facilités d'emménagement et de manutention. De plus les investissements en facilités d'emménagement à froid et en inventaire roulant à capacité de reefer pourraient encourager davantage d'exportations de mangues via Dakar.

Le champ de considération pour le développement de la ligne de rail Bamako-Dakar concerne les questions de capacité au port de Dakar. Pour aborder ces questions, les personnes intéressées privées et publiques de Mali devront travailler avec les personnes intéressés de Dakar pour améliorer les facilités d'entreposage, les points de transfert et les procédures de passage.

AMELIORER LE RESEAU ROUTIER

L'état du réseau routier de Mali ajoute des frais, du temps et de l'incertitude au transport. Tout le commerce est affecté par le réseau routier, que sa destination soit une ville régionale ou en définitive internationale. Comme il a été noté plus haut dans le rapport, la dimension et la capacité du réseau est limitée. Seuls 3,000 km de route primaires sont goudronnées et en bon état. Les routes secondaires et tertiaires sont difficiles à naviguer dans les meilleures conditions et impassables dans les pires conditions. Bien que des efforts régionaux subventionnés par la World Bank et AfDB doivent probablement rehausser les corridors de transport les plus

importants de la région, l'amélioration des routes secondaires et tertiaires de Mali est sujet à question. Au point de vue de facilité de mouvement du réseau commercial, les priorités d'expansion devraient continuer à se concentrer sur les corridors de haut volume. A cet égard, l'engagement de Mali en développement d'infrastructure régionale devrait non seulement se concentrer sur la facilité de transit aux ports de Dakar et Abidjan, mais aussi sur d'autres options de transit dans la région.

En plus du développement de corridors principaux, l'amélioration de routes secondaires et tertiaires est nécessaire pour rehausser la facilité et réduire les frais de mouvements des exportations et des articles à l'intérieur de Mali. L'amélioration des routes secondaires et tertiaires devrait se concentrer sur les liens prioritaires de consolidation ferme-à-marché et sur la régularité du réseau.

BASSE TRANSPARENCE DE PROCEDURE & AUTOMATISATION

Bien que l'installation de ASYCUDA doive rehausser la procédure des douanes, elle ne représente qu'un petit segment de la chaîne entière de transport. Typiquement les exportateurs ont une vision très basse de l'état de leur expédition, et doivent diriger manuellement la transaction à chaque étape du chemin. La coordination parmi les différents acteurs est faible ou non-existante. L'introduction de technologies alliées à l'Internet qui dirigent les activités au cours de la procédure toute entière permettrait à tous les participants d'une transaction de mieux coordonner leurs activités. Avec une meilleure vision de chaque expédition, ils peuvent identifier des manières d'améliorer la procédure et de réduire les frais. Ce genre de cohésion et de transparence augmenterait leur assurance et leur confiance à l'égard des fournisseurs de logistique de la chaîne d'approvisionnement. De plus, l'automatisation élimine des erreurs communes de documentation, et les échecs répétés de transaction peuvent être vite repérés et rectifiés. Aussi, comme chaque étape de la transaction est enregistrée, vérifiable et disponible pour être vue par d'autres participants, elle peut dissuader de conduite arbitraire ou inappropriée de la part des officiels dont il s'agit.

De nombreux fournisseurs du monde entier gagnent un meilleur contrôle de leurs transaction de chaîne d'approvisionnement en utilisant des technologies alliées à l'Internet qui dirigent les activités le long de toute la chaîne d'approvisionnement. En voyant mieux chaque expédition, ils peuvent identifier des manières d'améliorer la procédure et de réduire les frais. Ce genre de cohésion et de transparence donnerait aux participants Maliens et à leurs partenaires commerciaux plus de contrôle sur la procédure commerciale internationale et augmenterait leur assurance et leur confiance à l'égard des fournisseurs de logistique de la chaîne d'approvisionnement. Bien que la base IT de Mali soit relativement sous-développée et peu sophistiquée en comparaison de nations plus développées, les personnes intéressées publiques et privées devraient considérer des manières d'intégrer davantage leurs transport, leur logistique, leurs douanes et les activités s'y rapportant au moyen de solutions IT.

E. SERVICES DE SOUTIEN COMMERCIAL & OBJECTIFS DE PRATIQUE

Les questions identifiées avec des services particuliers de soutien commercial sont identifiées ci-dessous

TRANSPORT ROUTIER

QUESTIONS	PRIORITÉ	OBJECTIFS DE PRATIQUE
L'industrie du camionnage incapable de fournir des services de qualité et économiques	Haute	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un groupe de personnes intéressées pour étudier les problèmes de l'industrie du transport et développer des solutions à long terme • Développer des pratiques et stimulants qui encouragent la croissance et l'investissement dans le secteur du transport par camion (e.g. des camions plus neufs, entretien, capacité de contenant, réfrigération) • Droits moins élevés sur l'importation de camions neufs et en particulier, de camions frigorifiques. Réduire ou éliminer les droits sur les pièces de rechange. • Changer la taxe domestique sur les véhicules de sorte que les firmes plus grandes ne soient pas taxées davantage. Créer une taxe qui encourage l'achat de véhicules neufs. • Mettre en vigueur les limites de chargement des camions pour protéger le public et le réseau routier contre un délabrement excessif. • Mettre en vigueur les règlements gouvernant la qualité des camions.
Le manque d'harmonisation en taxes, droits et règlements déforme la concurrence à travers les nations et les modes	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> • Harmoniser le transport national au niveau UEMOA pour assurer que le champ de concurrence parmi les nations et parmi les modes de transport ne soit pas de parti pris, i.e., que les taxes/subsides ou règlements relatifs à un certain mode ne déforment pas la concurrence parmi les modes.
L'état de l'infrastructure routière ajoute des frais, du temps et de l'incertitude au transport	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> • Continuer à travailler avec les donateurs et les nations voisines pour améliorer le réseau d'infrastructure régional, avec concentration sur les corridors de haut volume. • Développer et améliorer les routes secondaires et tertiaires dans Mali, avec concentration sur les liens de consolidation de priorité ferme-à-marché et sur l'efficacité du réseau

CHARGEMENT AERIEN

QUESTIONS	PRIORITÉ	OBJECTIFS DE PRATIQUE
Capacité de chargement aérien réduite par suite de l'effondrement de Air Afrique. Seulement 5% de chargement est expédié par air. Manque d'infrastructure d'aéroport pour accommoder les avions de fret en dehors de Bamako	Haute	<ul style="list-style-type: none"> • Articuler des objectifs et pratiques de développement de fret aérien. L'air est un lien critique de transport pour Mali aux points de vue domestique, régional et international. • Encourager de nouvelles lignes de passagers à développer leurs opérations de fret. • Le volume est un déterminant critique de succès de chargement aérien. Identifier les industries particulières (exportateurs de produits horticoles) qui bénéficieront de l'utilisation de fret aérien et stimuler son adoption dans ces groupes • L'encouragement des services de fret aura pour résultat des avions plus grands qui peuvent recevoir des contenants ULD et atterrir aux aéroports régionaux. Aussi désignation de principaux aéroports qui peuvent attirer du fret régional pour expéditions internationales.
Les soucis de sécurité de fret aérien découragent les lignes aériennes d'étendre leurs services de fret de Bamako.	Haute	<ul style="list-style-type: none"> • Prendre des mesures pour fournir de la sécurité suffisante de chargement (d'après les standards établis par la US FAA et US TSA) pour encourager plus de vols à atterrir à Bamako et à transporter plus de fret.

TRANSPORT PAR RAIL

QUESTIONS	PRIORITÉ	OBJECTIFS DE PRATIQUE
Malgré les améliorations de la nouvelle TRANSRAIL concession, de nombreuses améliorations sont nécessaires pour augmenter la capacité de la ligne de chemin de fer, qui était un lieu d'embouteillage majeur pour les exportations de coton Malien.	Haute	<ul style="list-style-type: none"> • Complete réhabilitation de la voie ferrée Niger-Dakar • Réhabiliter ou construire des liens de rail à des points cruciaux de transbordement d'infrastructure sur-port (port de Dakar, port de Kourikolo sur le Niger, usine d'égrènement du coton de Kita, etc.) pour réduire le temps de vaisseau à l'ancre et les frais de manutention. • Trains de marchandises express pour les contenants, le coton et contenants réfrigérés. • Installer des facilités de manutention aux points de transbordement dont il s'agit. • Développer un système de trains, wagons et repérage d'expéditions automatisé avec accès en-ligne aux expéditeurs et autres professionnels du transit.

TRANSPORT MARITIME

QUESTIONS	PRIORITÉ	OBJECTIFS DE PRATIQUE
-----------	----------	-----------------------

Manque de concurrence adéquate au port d'Abidjan	Haute	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager le développement de routes alternatives d'exportation aux ports autres qu'Abidjan. Reconnaître que la concurrence abaisse les prix. • Reconnaître les bienfaits de long terme des routes de commerce alternatives et conclure des accords avec les nations voisines pour traitement préférentiel des marchandises Maliennes. • Mettre en vigueur tous accords conclus avec d'autres gouvernements.
--	-------	---

SERVICES DE LOGISTIQUE

QUESTIONS	PRIORITÉ	OBJECTIFS DE PRATIQUE
Manque d'attention à et de développement de chaîne d'approvisionnement mène à des manques de promptitude, des frais plus élevés et des avaries	Haute	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager la coopération et l'organisation entre les producteurs, exportateurs et fournisseurs de service pour identifier et mettre en pratique des actions pour réduire les principaux embouteillages et les points de frais dans les sous-secteurs prioritaires du secteur agricole. • Assister les fournisseurs de transport et les expéditeurs pour obtenir du financement pour emmagasinage réfrigéré et pour des facilités de manutention au moyen d'aide de crédit ou de stimulants. • Développer un réseau de points de consolidation multiples, ou "d'arrêts en route" pour faciliter les efforts de consolidation et pour réduire le gâchis. Cela exigerait une révision des pratiques de camionnage.
Niveau élevé de bénéfices excessifs aux passages de frontières	Haute	<ul style="list-style-type: none"> • Examiner et réglementer les frais de préparation par les transmetteurs de Fret qui réalisent des bénéfices excessifs du fait de la guerre en Côte d'Ivoire. • Eliminer la corruption douanière au passages des frontières
Peu de services abordables de logistique "d'un bout à l'autre"	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> • Les exportateurs Maliens cherchent le fournisseur le moins cher à chaque phase du processus d'exportation. Bien que des fournisseurs de services de logistique "d'un bout-à-l'autre" existent, ils opèrent à coût très élevé. Soit une réduction de prix des fournisseurs de logistique soit une concurrence plus intense peuvent avoir pour résultat des services de logistique plus abordables

MANUTENTION DE FRET ET SERVICES D'EMMAGASINAGE

QUESTIONS	PRIORITÉ	OBJECTIFS DE PRATIQUE
Peu de consolidateurs. Les marchandises	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> • Le commerce régional peut bénéficier de manière significative des services de consolidation. Fournir aux producteurs locaux l'accès aux informations sur

voyagent soit avec moins d'un chargement de camion soit par chargement de contenant plein de l'origine à la destination.		le commerce régional. Fournir de l'entraînement et de l'instruction aux petits producteurs qui sont en contact direct avec les acheteurs. Aider les grands acheteurs à établir des services consolidés obtenus de multiples fournisseurs.
L'absence de facilités d'entreposage adéquat et d'emmagasinage spécialisé forcent les camionneurs à prévoir leurs livraisons pour l'arrivée du vaisseau, causant de la congestion, de l'attente et des frais non nécessaires .	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> Aider les fournisseurs de transport et les expéditeurs à obtenir du financement pour une chaîne requise de réfrigération et des facilités de manutention basées sur les économies de frais produites par l'amélioration d'ensemble et par la réduction des exigences de biens.

ACTIVITÉS DOUANIÈRES ET FRONTALIÈRES

QUESTIONS	PRIORITÉ	OBJECTIFS DE PRATIQUE
L'ancien système d'ordinateurs était prérimé La fraude est commune aux Douanes. Le manque d'harmonisation au plan régional mène à des retards le long des routes de commerce principales de Mali .	Haute	<ul style="list-style-type: none"> Souligner la communication et la coopération entre les autorités douanières de Mali et les nations voisines pour éviter des retards de transit pas nécessaires. Encourager l'harmonisation de la documentation de transit et des procédures avec les nations le long des principaux corridors de transport. Simplifier et améliorer la transparence des procédures douanières. Renforcer l'utilisation de SYDONIA/ASYCUDA++ , y compris le développement de nouvelles procédures et d'entraînement du personnel au système et aux procédures. Développer du contact de logiciel avec les systèmes de partenaires WEAMU.
La corruption et les bénéfices excessifs mènent à des frais généraux plus élevés et à des retards.	Haute	<ul style="list-style-type: none"> Déterminer des manières d'institutionnaliser le système de convoi qui fonctionne pour les marchandises voyageant en camion à Abidjan. Réduire le nombre de douanes et autres barrages de route "officiels" pour réduire les retards et supprimer les chances de corruption. Supprimer ou réduire les chances de corruption en

		<p>passant d'un système de collection basé sur transaction à une direction de comptes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablir un système pour signaler l'utilisation de charges illégales par les douanes et autres officiels gouvernementaux.
--	--	--

PRATIQUE BANCAIRE ET FINANCES

QUESTIONS	PRIORITÉ	OBJECTIFS DE PRATIQUE
Développer une structure pour protéger les exportateurs de bétail Maliens qui perdent actuellement 10-15 pour cent de la valeur d'exportation de leur bétail à cause de dettes non recouvrées.	High	<ul style="list-style-type: none"> • Avec peut-être jusqu'à 60 pour cent des exportations de bétail effectués de manière non officielle, encourager plus d'exportations officielles en offrant de la protection à l'industrie. • Participer à des entrevues en "tête à tête" avec des officiels Ivoiriens pour déterminer des solutions au problème de dette non recouvrée. • Développer un service opéré par Maliens à Abidjan pour aider légalement les exportateurs de bétail Malien à encaisser leur dette.
Les exportateurs choisissent des termes de paiement FOB ou même des termes plus courts parce qu'ils veulent être payés plus tôt, même si les autres termes peuvent mener à un total de frais plus bas.	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> • Instituer des instruments financiers pour payer les producteurs pour leurs exportations en leur permettant de capter les bienfaits supplémentaires de négociation de meilleurs termes de contrat.
Les exportateurs de mangues n'assurent pas leur expédition sur le segment de transport terrien et, prennent ainsi d'énormes risques.	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> • Aborder les considérations de l'industrie d'assurance pour réduire la perception de risque par une direction améliorée, des transports plus sûrs et réduire la déformation des premiums d'assurance par rapport aux nations voisines.
Manque d'investissement en contenants(reefer).	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> • Développer la location de contenants y compris ceux qui sont réfrigérés et la location de véhicules
D'anciens employés de CMDT veulent acquérir un petit inventaire de camions	Basse	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un plan de crédit pour que les camionneurs puissent acquérir des camions.
Manque d'assistance	Basse	<ul style="list-style-type: none"> • Etudier une structure pour encourager ou permettre

financière à l'industrie agricole.		aux institutions financières d'offrir des emprunts à l'industrie agricole.
Stratégies d'investissement insuffisantes	Haute	<ul style="list-style-type: none">• Développer des stimulants pour attirer <u>et garder</u> de l'investissement 'étranger dans les opportunités agricoles de Mali et de services à valeur sur-ajoutée

Annexes

ANNEX 1: ACRONYMS

ACP	African Caribbean Pacific countries
ADM	Mali Airports/ <i>Aéroports du Mali</i>
AEG	Agriculture and Economic Development Group (USAID in Mali)
AFD	<i>Agence Française de Développement</i>
AfDB	African Development Bank
AGOA	African Growth and Opportunity Act
AR	Roads Authority/ <i>Autorité Routière</i>
ASECNA	<i>Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar</i> (Air Control and Security Agency in francophone Africa)
ASYCUDA	Automated System for Customs Data
BOT	Build-Operate-Transfer
BV	Bureau Veritas
CAS	Country Assistance Strategy
CDG	Paris Charles de Gaulle Airport
CEMAO	<i>Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest</i> (French for ECOWAS)
CET	Common External Tariff
CMC	<i>Conseil Malien des Chargeurs</i> - Malian Shippers Association
CMDT	<i>Compagnie Malienne pour le Développement des Textiles</i> (Cotton company)
CMTR	<i>Conseil Malien des Transporteurs Routiers</i> - Malian Truckers Council
CNUCED	<i>Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement</i> (French for UNCTAD)
COMANAV	<i>Compagnie Malienne de Navigation</i> (Niger River Transport Company)
COSCAP	Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Project
DNAC	Civil Aviation Administration - <i>Direction Nationale de l'Aviation Civile</i>
DNR	Roads Administration - <i>Direction Nationale des Routes</i>
DNT	Transportation Administration - <i>Direction Nationale des Transports</i>
EBA	Everything But Arms
EC	European Commission
ECOWAS	Economic Community of West Africa States (English for CEMA0)
EDF	European Development Fund
EM	Mali Warehouses/ <i>Entrepôts du Mali</i>
EMACI	<i>Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire</i> - Mali Warehouses at the Port of Abidjan
EMAGUI	<i>Entrepôts Maliens en Guinée</i> - Mali Warehouses at the Port of Conakry
EMAMAU	<i>Entrepôts Maliens en Mauritanie (Nouakchott)</i>
EMASE	<i>Entrepôts Maliens au Sénégal (Dakar)</i>
EMATO	<i>Entrepôts Maliens au Togo (Lomé)</i>
EU	European Union
ESW	Economic Sector Work
EWATA	Europe West Africa Trade Agreement
FAA	Federal Aviation Agency

FAK	Freight All Kinds container
FCFA	CFA Franc - monetary unit in Franc Zone (West and Central Africa)
FED	<i>Fonds Européen de Développement</i> - European Development Fund (EDF)
FDI	Foreign Direct Investments
ICAO	International Civil Aviation Organization
IF	Integrated Framework for Trade
ISRT	Inter-State Road Transport
MDG	Millennium Development Goals
NEPAD	New Partnership for Africa's Development
PAD	<i>Port Autonome de Dakar</i>
PAT	<i>Port Autonome du Togo (Lomé)</i>
PER	Public Expenditure Review
PER	<i>Programme Economique Régional (UEMOA)</i> - Regional Economic Program (WAEMU)
PRSP	Poverty Reduction Strategy Paper
RCFM	<i>Régie des Chemins de Fer du Mali</i>
RCI	<i>République de Côte d'Ivoire</i>
SNCS	<i>Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal</i>
SSATP	Sub-Saharan Africa Transport Program
SYDAM	<i>Système de Dédouanement Automatisé de la Marchandise (Côte d'Ivoire)</i>
SYDONIA	<i>Système Douanier Informatisé</i> (ASYCUDA in English)
TESS	Trade Enhancement Service Sector Project
TIE	<i>Transport Inter-Etat</i> - Inter-state transport agreement
TKO	Tonne Kilometer Offered
TCIP	Transport Corridor Improvement Project
TOR	Terms of Reference
TRIE	<i>Transit Routier Inter-Etat</i> - Inter-state road transit agreement
TSP	Transport Sector Project
TSP2	Second Transport Sector Project
UEMOA	<i>Union Economique et Monétaire Ouest Africaine</i> - French for WAEMU
ULD	Unit Load Device
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
USAID	United States Agency for International Development
VAT	Value Added Tax
WAEMU	West Africa Economic and Monetary Union - English for UEMOA
WATH	West African Trade Hub (a USAID project)

ANNEXE 2: COUTS DE MARCHANDISES ET ROUTES SÉLECTIONNÉES

Produit	Mode	Origine	Tpoint de Transit	Destination	Pre-exp.	Transport par terre	Transp. Intn'l	Total	Valeur
Bétail*	Pied/Cam.	Variées	Seguo, Mali	Abidjan	\$114.0	\$357.8		\$1,153.6	\$5625 / 12 Bétail
Coton	Route/Mer	Bamako	Abidjan	Shanghai	\$515.3	\$2,649.0	\$1,450.0	\$4,614.3	\$26,278 / 40' cont.
Coton	Route/Mer	Sikasso	Abidjan	Shanghai	\$515.3	\$2,438.0	\$1,450.0	\$4,403.3	\$26,278 / 40' cont.
Coton	Route/Mer	Bamako	Dakar	Shanghai	\$515.3	\$2,832.0	\$1,650.0	\$4,997.3	\$26,278 / 40' cont.
Coton	Rail/Mer	Bamako	Dakar	Shanghai	\$515.3	\$1,716.0	\$1,650.0	\$3,881.3	\$26,278 / 40' cont.
Coton	Route Mer	Bamako	Lome	Shanghai	\$515.3	\$3,104.0	\$1,450.0	\$5,069.3	\$26,278 / 40' cont.
Coton	Route/Mer	Bamako	Tema	Shanghai	\$515.3	\$2,994.0	\$1,450.0	\$4,959.3	\$26,278 / 40' cont.
FAK	Route/Mer	Bamako	Abidjan	Rotterdam/ Shanghai	\$479.0	\$1,776.0	\$1,700.0	\$3,955.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Dakar	Rotterdam/ Shanghai	\$479.0	\$2,178.0	\$1,900.0	\$4,557.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Dakar	Rotterdam/ Shanghai	\$479.0	\$1,765.0	\$1,900.0	\$4,144.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Lome	Rotterdam/ Shanghai	\$479.0	\$2,722.0	\$1,700.0	\$4,901.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Tema	Rotterdam/ Shanghai	\$479.0	\$2,730.0	\$1,700.0	\$4,909.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Abidjan	Santos	\$479.0	\$1,776.0	\$4,850.0	\$7,105.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Dakar	Santos	\$479.0	\$2,178.0	\$5,050.0	\$7,707.0	NA
FAK	Rail/Mer	Bamako	Dakar	Santos	\$479.0	\$1,765.0	\$5,050.0	\$7,294.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Lome	Santos	\$479.0	\$2,722.0	\$4,850.0	\$8,051.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Tema	Santos	\$479.0	\$2,730.0	\$4,850.0	\$8,059.0	NA
FAK	Route/Mer	Bamako	Abidjan	Madras	\$479.0	\$1,776.0	\$1,850.0	\$4,105.0	NA
FAK	Road/Sea	Bamako	Dakar	Madras	\$479.0	\$2,178.0	\$2,050.0	\$4,707.0	NA
FAK	Rail/Mer	Bamako	Dakar	Madras	\$479.0	\$1,765.0	\$2,050.0	\$4,294.0	NA
FAK	Route Mer	Bamako	Lome	Madras	\$479.0	\$2,722.0	\$1,850.0	\$5,051.0	NA
FAK	Road/Sea	Bamako	Tema	Madras	\$479.0	\$2,730.0	\$1,850.0	\$5,059.0	NA
Or	Air/Air	Mines	Bamako	Zurich		\$2,747.3	\$787.5	\$3,534.8	\$1,099,817 / 100 kg Lingots d'or
Mangues	Air	Bamako	-	Paris	\$228.9		\$1,198.5	\$ 1,427.5	\$1,930.4 / 1 tonne métrique
Mangues	Terre/Mer	Sikasso	Ferke, Abidjan	Rotterdam	\$276.2	\$225.3	\$180.0	\$681.5	\$1, 079 / 1 tonne métrique

* \$681 frais supplémentaires (moyens) pour dette non recouvrée

+ Données de frais pour les mangues par mer et terre fournies par les consultants du Projet Trade Mali.

ANNEXE 3: STATUTS INTERNATIONAUX ET RÉGIONAUX DE COMMERCE ET TRANSPORT EN TRANSIT

Mali est participant à ou signataire d'un nombre de conventions et d'accords internationaux, régionaux et bi-latéraux qui ont pour but de faciliter le transport des marchandises. Les détails des principaux accords régionaux, relatifs au transport de commerce entre-états et à la facilitation du commerce sont fournis ci-après:

STATUTS RÉGIONAUX

Au plan sous-régional Ouest Africain, Mali est membre de deux organisations régionales principales, spécifiquement l'Union Economique et Monétaire d'Afrique Occidentale UEMOA (WAEMU en Anglais), qui comprend 8 nations pour la plupart francophones, à savoir le Sénégal, Mali, le Niger, Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Togo, Benin et la Guinée Bissau (lusophone) et CEDAO (ECOWAS en Anglais) qui comprend, en plus des 8 membres de UEMOA, plusieurs autres membres, à savoir le Nigéria, Ghana, la Sierra Léone, la Gambie, le Libéria, la Guinée Conakry, et le Cap Vert. La Mauritanie n'est plus membre de CEDAO. Les organisations sous-régionales ont toutes les deux les objectifs de former une union complètement intégrée (monétaire, secteur de libre commerce, marché commun) par phases.

UEMOA est beaucoup plus homogène et intégrée et a accompli une union monétaire complète (FCFA), un niveau élevé d'harmonisation de ses lois d'affaires (code OHADA), une structure de droits d'importation simplifiée, l'abolition de droits parmi ses membres, et un tarif extérieur commun relativement aux non-membres.

Il existe un projet pour que cinq des membres non-UEMOA de CEDAO forment une autre union monétaire, dont l'objectif de long terme est d'éventuellement fusionner les deux unions monétaires en une seule. Dans le secteur du transport et transit, UEMOA et CEDAO ont harmonisé leurs pratiques et procédures.

TRAITÉ CEDAO

Le traité initial signé le 28 mai 1975, établissant CEDAO fut révisé le 7 septembre 2003.

Les articles principaux du Traité CEDAO révisé relatifs à la facilitation du transport et du commerce sont comme suit:

Article 3: But et Objectifs déclare *inter alia* que l'un des objectifs de CEDAO est l'harmonisation et la coordination des pratiques nationales et la promotion de programmes d'intégration, projets et activités en agriculture, ressources naturelles, transport, commerce, services, standards, argent, taxes et affaires de droit.

Article 32: Transport et Communications stipule que les états membres entreprennent de, (d):

- Développer des pratiques communes de transport, de droit et de règlements

- Développer un réseau extensif de grandes routes entre-états (corridors internationaux)
- Formuler des plans d'intégration de réseaux ferroviaires et de réseaux routiers
- Harmoniser les pratiques relatives au transport et aux services maritimes
- Etendre l'allocation de droits de cinquième liberté aux lignes aériennes de la région
- S'efforcer de standardiser l'équipement de transport

Article 45: Re-exportation des Marchandises et Facilités de Transit

- Conformément au transit international et à la Convention CEDAO sur le Transit Routier Entre-Etats des Marchandises, l'état membre accordera pleine liberté sans restrictions de transit et ne sera sujet à aucune discrimination, restriction de quantité, droits ou autres charges. Cependant, les marchandises en transit seront sujettes aux charges habituelles de transport et services.

Article 46: Coopération et Administration Douanière

- Harmonisation et standardisation des règlements et procédures douanières

Article 55: Achèvement d'Union Economique et Monétaire

Dans les 5 ans suivant la création d'une union Douanière, accomplir ce qui suit:

- Pratiques communes dans tous les aspects socioéconomiques, y compris l'agriculture, l'industrie, l'énergie, le transport;
- Elimination totale de tous obstacles au mouvement de gens, marchandises, capital et services;
- Harmonisation des pratiques monétaires, financières et fiscales, établissant une union monétaire d'Afrique Occidentale, une seule Banque Centrale régionale et une seule monnaie d'Afrique Occidentale.

PROTOCOLES CEDAO

Protocole 1: Les Facilités de Port Maritime, ce qui concerne (*inter alia*) le tarif et les avantages de taxes, les formalités et les procédures portuaires, les conditions d'accès au port, le temps et les frais de voyage, la concurrence des ports et les statistiques des ports et surtout l'accès aux ports des nations sans débouché maritime, telles que Mali.

Protocole 2: Itinéraires et Facilités de Transit, qui désigne les itinéraires de transit et les facilités, le développement de nouvelles facilités de transit, et l'allocation de frais de construction et d'entretien.

Protocole 3: Contrôle Douanier, relatif à l'administration de contrôle des douanes sur le trafic de corridor international, aux stipulations générales sur les règles relatives aux droits et taxes, aux garanties douanières, à la manière de sceller les unités et contenants de transport, aux bureaux de

douane de chaque nation, aux procédures des douanes, à la coopération avec les douanes et autres affaires relatives aux douanes.

Protocole 4: Harmonisation de Documentation et de Procédures

Protocole 5: Transport Routier de Marchandises en Transit concerne l'application des règlements relatifs au transit entre-états des marchandises, y compris le code de la route, les standards techniques et l'inspection des véhicules routiers, le contrat de transport et la responsabilité du transporteur pour le transport de catégories variées de marchandise. Une annexe au Protocole 5 concerne l'extension du protocole aux transports à modes multiples de route et rail des marchandises en transit.

Protocole 6: Manutention de Marchandises Dangereuses sur le maniement, l'emmagasinage et le transport de marchandises dangereuses, conformément aux standards internationaux.

Protocole 7: Facilité pour les Agents Transmetteurs de Fret pour faciliter le mouvement rapide des marchandises le long de la chaîne de logistique.

Protocole 8: Assurance Responsabilité Civile pour Chauffeurs de Véhicules Routiers, afin d'établir un plan international d'assurance de responsabilité civile pour les transporteurs routiers et autres automobilistes pour qu'ils soient assurés quand ils voyagent dans d'autres nations CEDAO (Carte marron CEDAO ou CIMA Conférence Inter-Africaine sur les Marchés d'Assurances).

Protocole 9. Traitement Préférentiel pour le Transport d'Aliments et autres Marchandises Agricoles, qui contient des stipulations relatives aux contrôles frontaliers, limitées aux vérifications de nature vétérinaire, sanitaire et phytosanitaire, à des types spéciaux de véhicules, au transport d'animaux vivants, au transport modèle et aux contrats d'assurances. Ces stipulations prévoient de la compensation au cas où la marchandise se gâche à cause d'obstacles administratifs. Le protocole contient aussi des stipulations sur l'emballage des produits et des stipulations sur leur conditionnement (CEDAO et UEMOA). Ce qui est particulièrement pertinent au bétail et aux denrées périssables, telles que les mangues.

Protocole 10: Fonds Communs Spéciaux pour Financer le Système de Transit Routier, qui s'adresse à la levée de taxes d'une communauté et aux droits d'usagers pour financer l'entretien et la réparation de routes de transit de corridors, le renouvellement de l'inventaire de camions et d'autres frais administratifs et de surveillance.

Protocole 11: Organisation et Règlements du Travail s'adresse à l'organisation des transporteurs routiers, des chauffeurs et des associations d'usagers du transport et des syndicats du travail et aux règlements relatifs à la main d'oeuvre.

Protocole 12: Concurrence et transparence établit les règles et conditions de future libéralisation du secteur de transport routier, basées sur une concurrence équitable, et sur des principes de concurrence et de transparence.

Protocole 13: Information, Statistiques et Bases de Données sur le transport et le transit contient des stipulations sur la production et diffusion aux usagers et aux dirigeants publics d'information qualitative et quantitative sur les volumes de circulation entre-états et sur l'établissement d'échanges de fret.

Protocole 14: Entraînement de Travailleurs de Transport et Transit s'adresse à l'introduction de stipulations harmonisées sur l'organisation d'ateliers d'entraînement et de groupes d'étude d'information pour les transporteurs, chauffeurs, administrations de circulation, expéditeurs, gardes de convoi, opérateurs de port, opérateurs de transit.

Protocole 15: Transit Sous-Régional et Coopération de Transport s'adresse au développement de coopération parmi les agences variées qui s'occupent de transit et transport, y compris les agences administratives, institutionnelles, et la concentration sur les projets communautaires d'intégration régionale, tels que l'établissement d'un système de scellement de camions et contenants et la création d'un centre d'observation sur les pratiques injustes aux postes frontières.

Protocole 16: Infrastructures et Facilités s'adressant à la création de transport communautaire et de facilités et infrastructures de transit, leur financement, entretien et direction supranationale pour améliorer les flots de circulation dans tous les corridors de transit internationaux.

CONVENTIONS MULTILATÉRALES À L'INÉRIEUR D'CEDAO

CEDAO et UEMOA ont toutes les deux adopté les conventions suivantes:

Convention A/P1/5/82 sur la Création du plan de responsabilité d'automobiliste 'Carte Marron'. La convention signée en 1982 établit le système CEDAO "carte marron," plan d'assurance responsabilité pour les automobilistes en transit dans la région CEDAO.

Convention A/P2/5/82 sur le Transport Routier Entre-Etats (TIE en Français)

La convention signée en 1982 concerne le transport entre-états parmi les nations membres de CEDAO et UEMOA. L'article 3 spécifie les corridors de transit international dont il s'agit. L'article 4 déclare que le chargement d'essieu maximum pour véhicules routiers est 11.5 tonnes. L'article 5 établit les dimensions maxima pour les types variés de véhicules. L'Article 10 déclare que les camions doivent être examinés au moins tous les six mois.

Les quatre exigences fondamentales d'un système de transit convenable, faisant équilibre entre la condition requise de ne pas être trop onéreuses pour les usagers et la nécessité de fournir les précautions qui s'imposent pour les autorités des douanes sont comme suit:

- Les marchandises doivent être transportées dans des véhicules et contenants donnant assurance de sécurité douanière
- Les droits et taxes s'y rapportant sont garantis (pour les nations de transit) tout le long de la procédure de transport au moyen d'un sauf conduit internationalement reconnu

- Les marchandises en transit sont accompagnées d'une carte internationalement reconnue, utilisée comme seul document de contrôle tout le long du transit.
- Les mesures de contrôle prises à la nation d'origine doivent être acceptés par les nations de transit et de destination.

La convention a pour but de. (d')

- Eliminer les vérifications excessives en route,
- Assurer un accès équitable aux affaires de transit de fret entre le transit et la nation d'origine.
- Harmoniser le code de la route et les règlements de transport.

La stipulation de poids de véhicule par essieu n'est pas effectivement mise en pratique à Mali, car les balances de pesage en existence étaient trop fragiles pour supporter les surchargements de camions et ne sont pas actuellement en opération. Il y a un projet d'acquisition d'un ensemble de nouvelles balances à peser les camions, capables de peser des camions ayant un essieu de jusqu'à 40t. Il y a encore trop d'arrêts de vérification légaux et illégaux le long des corridors de transit.

Convention A/P.4/5/82 sur le Transit Route Entre-Etats ISTR (TRIE en Français)

Cette convention établit un régime de transit entre-états à l'intérieur de CEDAO, elle fournit aux Articles 5 et 6 les règlements relatifs aux formalités, procédures et documents de transit à l'intérieur de la zone CEDAO. Essentiellement, la convention fournit des arrangements de suspension, au moyen desquels tous les droits, taxes et restrictions relatifs aux marchandises en transit transportées par route sont suspendus par le service douanier de l'état exportateur membre pour l'agence de douane d'un autre état membre, sous couvert d'un seul document, sans décharger ou rompre le scellé.

La déclaration ISTR (TRIE) rend possible le fait de (d'):

- Approuver les caractéristiques techniques du véhicule. La convention établit des règlements techniques sur les véhicules et contenants routiers ayant droit au transport de transit dans CEDAO, plaques d'immatriculation CEDAO, déclaration de Transit ISTR
- Identifier les marchandises en transit, le véhicule et le but du transit
- Repérer l'itinéraire détaillé du véhicule de transit et de l'expédition y compris l'origine, les postes frontaliers et la destination
- Déterminer l'étendue de l'arrangement de transit (territoire national, frontières multiples)
- Déterminer la responsabilité
- Fournir des données et information de statistique en cas de violations et faciliter la coopération parmi les services des douanes

En décembre 1988, CEDAO fit une résolution C/RES.1/12/88, sur la mise en pratique du Programme du Comité Supérieur de Transport Terrien, qui:

- Rappelle aux états membres de CEDAO que “le Transport en Transit ne sera, à l’intérieur du territoire de l’état de transit, ni sujet à n’importe quels droits de douane, droits d’importation ou d’exportation, ni à n’importe quelles taxes de transit levées par l’ état en question,” en observation stricte de la Convention UNCTAD sur le commerce en transit pour les nations sans débouché maritime, du Préambule de la Convention Routière Entre-Etats ISRT (TRIE en Français) et de son Article 3
- Etablit un Comité Consultatif de chaque état membre, de toutes les personnes intéressées affectées par les vérifications en route
- Ordonne à tous les états membres de CEDAO de ratifier la Convention de Transport Routier Entre-états
- Réduit le nombre de points de vérification et le nombre d’officiels aux points de vérification
- Ordonne aux états membres de CEDAO de mettre en vigueur la Convention de Transport Routier Entre-Etats, limitant des chargements d’essieu de véhicules à 11.5 tonnes métriques
- Et met en pratique la Feuille de Route CEDAO Internationale, conformément à la Convention de Transport Routier Entre-états

L’existence de multiples (souvent illégaux) points d’arrêt de vérification routiers et de multiples documents nationaux au lieu d’un seul document de transit CEDAO sont en conflit avec les conventions CEDAO et UEMOA sur le transport et le transit entre états.

La complète mise en pratique des accords de transit entre-état et de transport routier (TIE et TRIE) devraient avoir pour résultat la suppression de nombreux points d’arrêt de vérification routière superflus et la circulation sans obstacle de camions et contenants scellés en transit, causant ainsi une baisse significative de temps de transit et de frais.

Conventions Multilatérales dans UEMOA

En plus des conventions UEMOA adoptant les conventions CEDAO de transit et transport entre-états les textes pertinents sont:

- Une décision de UEMOA (1er juillet 1996) établissant des arrangements préférentiels relatifs à la libéralisation du commerce et du transit de matières brutes
- La recommandation de UEMOA No. 04/97/CM relative à la mise en pratique d’infrastructures routières et du programme de transport dans la zone UEMOA, y compris la création de postes frontière attenants et la création d’un Centre d’Observation de Pratiques Injustes et l’introduction d’un seul document de passage.

ACCORDS BILATÉRAUX

Des différences d'interprétation des conventions TRIE et TIE ont amené la prolifération d'accords routiers bilatéraux et d'accords ferroviaires, dont certains sont parfois en conflit avec les conventions multilatérales CEDAO ou UEMOA. Une révision de ces accords bilatéraux pour les rendre compatibles avec les conventions multilatérales CEDAO et UEMOA est gravement nécessaire.

Typiquement, les accords routiers bilatéraux spécifient aussi comment les nations membres ayant affaire à un corridor spécifique partagent l'entreprise de transit par camion, à la fois pour les importations et les exportations. Des barrages de route ont été érigés récemment par des camionneurs Sénégalais qui protestaient de ne pas avoir accès aux affaires de transport d'exportation du coton passant par le Sénégal.

De plus, il y a des accords bilatéraux maritimes et portuaires, tels que ceux qui administrent l'allocation de licences et de facilités portuaires au Gouvernement de Mali à Dakar, Abidjan, Lomé, Conakry, Nouakchott et Tema, les opérations d'entrepôts Maliens dans ces ports, l'accès et les tarifs préférentiels, les avantages de taxes et la direction de logistique des corridors internationaux de transit.

ANNEX 4: ÉCHANTILLONS DE QUESTIONNAIRES:

Liste de Questions – Consolidateur/Marchand en Gros

1. Qui sont vos clients, quels sont les produits à transporter et la destination?
Où sont vos points de recueil?
2. A quel point les volumes de votre commande et l'engagement de votre contenant sont-ils prévisibles?
3. Y-a t'il des pénalités pour ne pas satisfaire l'ordre d'engagement?
4. Quel est votre rôle dans tout le système de chaîne d'exportation?
5. Combien d'entrepôts, combien de camions avez-vous?
6. Combien de contenants expédiez-vous par mois?
7. Combien de temps faut-il pour répondre au besoin d'expédition d'un client?
8. Quels problèmes avez-vous avec l'infrastructure de logistique que vous utilisez?
Quels problèmes avez-vous avec l'entrepôt, les documents douaniers, la route, la ligne d'expédition?
9. Aucuns problèmes de marchandises volées, de marchandises piratées ou de crime?
10. Quels services fournissez-vous? Combien cela coûte-t'il?
11. Quels services payez-vous? Combien pour chaque service?
Dans quelles circonstances devez-vous payer des droits irréguliers?
12. Payez-vous VAT pour services de logistique? Payez-vous l'assurance et que couvre-t'elle?
13. Quel pourcentage de la transaction d'exportation est le coût de la main d'oeuvre?

Liste de Questions-Lignes d'Expédition

1. Qui sont vos clients, quels sont les produits à expédier et où vont-ils?
2. Quel est votre rôle dans tout le système international?
3. Combien de vaisseaux viennent sur (Port) et avec quelle fréquence? Quel est le nombre de contenants par an traités par votre ligne d'expédition à (Port)
4. Combien de temps faut-il pour qu'un navire soit entretenu? Attendez-vous en mer avant d'entrer dans le port?
5. Que pensez-vous du service portuaire au port où vient votre navire?
6. Avez-vous des problèmes de marchandises gâchées /volées/piratées (pour contenant réfrigéré)
7. Quels services offrez-vous? Combien cela coûte-t'il?
8. Quels services payez-vous? Combien payez-vous pour chaque service? Dans quelles circonstances devez-vous payer des droits irréguliers?
9. Payez-vous VAT pour services de logistique? Payez-vous l'assurance et que couvre-t'elle?
10. Quel pourcentage d'une transaction d'importation est le coût de la main d'oeuvre?
11. Que pensez-vous de la nouvelle pratique du gouvernement (nouvel Inpres)? Quelques lignes d'expédition changent leur port de JICT. Pour quelle raison font-ils cela?

Liste de Questions – Producteur

1. Quels sont vos produits, qui sont vos acheteurs, où est la destination?
2. Où obtenez-vous les matériaux d'information?
3. Combien de contenants expédiez-vous par mois ou par an?
4. (Surtout pour Producteur RMC) Que faites-vous si votre production dépasse le quota? Avez-vous des marchés alternatifs?
5. Y-at'il des pénalités pour ne pas satisfaire l'ordre d'engagement?
6. Quelles mesures prenez-vous pour préparer les marchandises à l'expédition et combien de temps cela prend-il?
7. Utilisez-vous un entrepôt avant d'expédier les marchandises par camion?
8. Combien de temps les marchandises sont-elles à l'entrepôt et avez-vous des problèmes d'entreposage?
9. Combien de temps faut-il pour envoyer votre produit de l'entrepôt à l'acheteur?
10. Aucuns problèmes de marchandises volées/gâchées, avariées, piratées ou avec des crimes?
Quel pourcentage de votre produit est gâché avant d'arriver à l'acheteur?
11. Quel est l'espace de temps le plus court pour remplir une commande?
12. Quelle est la valeur sur le marché de votre produit par contenant?
13. Quel est le montant de vos frais de pré-expédition, du transport par terre, et payez-vous des frais de transport international?

<i>Frais de Pre-expédition</i>	<i>Frais de Transport à l'intérieur des terres</i>	<i>Frais de Transport International</i>	<i>Coût de Documents</i>
Emballage	Camionneur	Fret International	Taxes
Manutention	Contenant		Licenses
Entreposage			Inspection
			COO
			Certificat d'exportation
			Douanes

14. Quelle est votre recommandation pour améliorer la logistique en exportation?
15. Payez-vous des droits irréguliers? Quel pourcentage de vos frais de transport est pour les droits irréguliers?
16. Avez-vous pensé à transférer votre production dans une autre nation?
17. Où voyez-vous le plus grand manque d'efficacité de votre compagnie?
18. Quel pourcentage de votre expédition est en "ordre parfait" (ponctuel, quantité exacte et articles exacts?)